E. E. 13

Zweiter Bericht

über die

Wirksamkeit

des

Nachweisungs-Büreau

für

Auswanderer

in Bremen.

(Während des Zeitraums vom 1. October 1851 bis 31. December 1852.)

2

Bremen, 1853.

Druck von Carl Schünemann.

Digitized by Google

Digitized by Google

Zweiter Bericht

über die

Wirksamkeit

des

Nachweisungs-Büreau

für

Auswanderer

in Bremen.

(Während des Zeitraums vom 1. October 1851 bis 31. December 1852.)

Bremen, 1853.

Druck von Carl Schünemann.

Digitized by Google

Ein anschauliches Bild von der Thätigkeit einer Anstalt zu entwerfen, welche, wie die unserige, nicht etwa einzelne bedeutende und in sich abgegränzte Aufgaben zu lösen, sondern die Pflicht hat, überall, wo sie vermag, einer zahlreichen Classe von Menschen zu helfen, ihr mit Rath und Belehrung beizustehen — ist nicht leicht. Ihr Beruf weis't sie an, vorzugsweise eine Menge anscheinend kleiner Dinge zu überwachen und zu ordnen, dabei viele lediglich individuelle Verhältnisse zu berücksichtigen, Irrthümer zu beseitigen, Mißverständnisse aufzuklären, Beschwerden zu erledigen, kurz fast in jeder denkbaren Art ausgleichend und vermittelnd zu verfahren. Schon hieraus ergiebt sich, daß von den Fällen, welche der Fürsorge des Nachweisungsbüreaus übergeben wurden, die meisten und charakteristischsten zur Mittheilung in weiteren Kreisen weniger geeignet, die Berichterstatter daher auf den Versuch beschränkt sind, in allgemeineren Umrissen darzustellen, was während der letzten fünfzehn Monate ihre Aufmerksamkeit hauptsächlich in Anspruch nahm.

Die Organisation und äußere Einrichtung des Instituts ist wesentlich dieselbe geblieben, wie solche der vorige, im October 1851 erstattete Bericht schildert; es muß hier aber nochmals hervorgehoben werden, daß dasselbe jeglichem Geschäftsbetriebe fremd und ausschließlich in philantropischem Sinne gemeinnützig zu wirken bemüht ist, **für keinerlei Mühwaltung irgend eine**

Digitized by Google

Vergütung erhoben wird und kein Beamter selbst freiwillige Geschenke annehmen darf. Wir wiederholen dies aus folgenden Gründen. Fast täglich laufen aus den verschiedensten Gegenden Deutschlands Briefe mit Fragen ein, die nur ein Schiffsexpedient oder Rheder beantworten kann. Wir haben nun zwar stets veranlaßt, daß die gewünschte Auskunft, wenn irgend möglich, (nicht selten ist Unmögliches verlangt!) sofort durch befähigte dritte Personen ertheilt wurde, denen wir die Zuschriften, unter Benachrichtigung der Absender, überwiesen: dazu auch in Zukunft bereit, wünschen wir doch der Annahme vorzubeugen, als besorge das Nachweisungsbüreau selbst eigentliche Geschäfte. Eine derartige Vermuthung gewann vielleicht hin und wieder Raum, weil sowol in Deutschland, als in Amerika, mancher gewöhnliche Privat-Agent die Firma „Nachweisungsbüreau zum Schutze der Auswanderer“ oder ähnliche Benennungen angenommen hat; allein wir haben, wie bemerkt, mit industriellen Bestrebungen Nichts zu schaffen und bitten dies festzuhalten. Ein anderer Irrthum liegt häufigen Anfragen zum Grunde, ob und wohin Jemand, eine Familie oder eine größere Gesellschaft auswandern solle. Wir theilen dann immer willig mit, was zur Aufklärung und Belehrung dienen kann, enthalten uns aber streng specieller Weisungen. Beides, der Entschluß die alte Heimath zu verlassen, wie die Wahl der neuen Niederlassung, ist von so unendlich vielen Umständen und Eigenschaften abhängig, es bedarf, um zum Guten zu führen, einer so gewissenhaften, die Verhältnisse, den Charakter und die Fähigkeiten der betreffenden Personen sorgsam abwägenden Prüfung, daß nach unserer Ueberzeugung eine generelle Regel unmöglich und bestimmendes Eingreifen in ein so folgenreiches Unternehmen kaum zu erwarten ist. Deshalb suchen wir niemals den Strom der Auswanderung nach dieser oder jener Gegend hinzulenken, bieten dagegen dar, was die Kenntniß der wichtigeren Plätze erleichtert und die dort drohenden Unzuträglichkeiten abwendet oder vermindert. Die

Digitized by Google

Vertheilung der Verhaltungsregeln, beziehungsweise für den Aufenthalt in Bremen, in Bremerhaven, auf dem Seeschiffe, für die Landungsplätze, hat sich in dieser Beziehung als sehr nützlich bewährt, die Direction bemühte sich deshalb, durch fortgesetzte Correspondenz mit der deutschen Gesellschaft in Baltimore, St. Louis, Newyork, Neworleans und Philadelphia, sowie mit erfahrenen Männern über alle Einrichtungen und Vorkommnisse, deren Berücksichtigung dem Interesse der Auswanderer zu entsprechen schien, genau zu unterrichten und die Resultate der erhaltenen Belehrung in die Verhaltungsregeln aufzunehmen.

Sämmtliche Nachrichten bestätigen die auch von hier aus deutlich wahrzunehmende Thatsache, daß das im ersten Berichte über die Wirksamkeit des Nachweisungsbüreaus angeführte Unwesen eigennütziger und gewissenloser Menschen, welche die Unkunde des Auswanderers als willkommenen Gegenstand schmutziger Speculationen ausbeuten, keineswegs aufgehört, sondern eher noch zugenommen hat. Kaum glaublich, indeß leider nur zu sehr erwiesen ist, mit welcher List, Ausdauer und Mühe, mit welchem Aufwande von Kosten der Zweck, arme hülfsbedürftige Leute in's Netz zu locken, verfolgt wird. Bei einigem Nachdenken muß Jeder sich selbst sagen, daß man für so vielfache, großartige Mittel irgendwo Ersatz und Lohn suchte, und bei weiterer Ueberlegung dürfte kein Zweifel darüber übrig bleiben, daß das Eine wie das Andere in dem Geldbeutel der Auswanderer gefunden wird. Wir halten indeß einige nähere Andeutungen für gefügt.

Die größeren Landspeculanten im Innern Amerikas pflegen mit den Verwaltungen der verschiedenen Eisenbahn- und Dampfschiff-Gesellschaften, welche die Passagiere vom Hafenplatze weiter befördern, in Verbindung zu stehen, damit ihnen Kundschaft zugeführt werde. Jene Gesellschaften halten Agenten, oder überlassen ihre Billets, meist mit Bewilligung eines Rabatts, an beliebige Privatpersonen, die aus dem Vertriebe im Kleinen Vortheil ziehen wollen. Zu dem Behufe treffen sie mit Wirthen,

Digitized by Google

Händlern und sonstigen Personen Verabredungen, die Allen die Aussicht sichern, an der sogenannten „Fürsorge“ für Auswanderer, d. h. an dem von diesen zu erwartenden Gewinne Theil nehmen zu dürfen. Ein förmliches Heer untergeordneter Mäkler und Agenten übernimmt die Aufgabe, Auswanderer auf alle Weise und aller Orten anzulocken, deshalb reis't man diesen auf Dampfschiffen entgegen und bemächtigt sich ihrer mit anscheinend so treuherziger Miene und so hülfreichem Wesen, daß selbst die in der Heimath Gewarnten den ihnen gelegten Fallen selten entgehen. Das ist auch schwierig, weil hauptsächlich Deutsche zu jenem Gewerbe, ihre Landsleute zu verführen, sich hergeben. Der unter dem Namen „Deutsche Gesellschaft“ an den vorerwähnten Plätzen bestehende Wohlthätigkeisverein tritt dem Unfuge kräftig und nicht ohne Erfolg entgegen, unbekümmert um die stete Verdächtigung seiner Absichten und Handlungsweise. In den Verein. Staaten würde sich auch die Wahrheit Bahn brechen und der guten Sache, trotz aller, kein Mittel verschmähender Angriffe der Gegner, bald die Oberhand verschaffen, wenn nicht letztere ihre Bemühungen auf einen anderen und ergiebigeren Boden, den deutschen nämlich, ausgedehnt hätten. Aber leider ist das der Fall. Zahlreiche Verbindungen mit Schiffsbeförderern, Gastwirthen und anderen Personen bringen das Plünderungssystem schon hier zur Anwendung, indem sie je von dem Abgangs- oder Heimathsorte des Auswanderers an denselben mittelst Empfehlungen, Adressen, oder wol gar durch besondere Begleiter immer in bestimmte, dasselbe Geschäft treibende Hände überliefern. Der Verkauf von Fahrbillets auf Eisenbahnen, Dampfschiffen oder Kanalböten vom transatlantischen Hafen nach dem Innern ist theils ein Hauptzweck, theils nur Vorwand oder untergeordnetes Mittel, um größere Vortheile zu erreichen. Außer den ständigen Agenten werden, mindestens an wichtigeren Plätzen, Special-Commissare unterhalten, gewöhnlich Leute, die schon einmal jenseits des Oceans gewesen

Digitized by Google

und mit den betreffenden Verhältnissen vertraut geworden sind. Die Concurrenz erhöht den Eifer und dient zugleich zur Controlle. Wie schon bemerkt wurde, ist Menschenfreundlichkeit der gewöhnliche Deckmantel. Manche Inhaber amerikanischer Beförderungsbureaux erlassen von Zeit zu Zeit förmliche Programme, deren einschmeichelnde, nur dem Erfahrenden erkennbare Zweideutigkeit die Empfehlung der „Deutschen Gesellschaft“ nachzuahmen scheint, in der That aber nur darauf berechnet ist, im entgegengesetzten Sinne zu wirken. Man hat keinen Anstand genommen, in solcher Entwickelung vielen Behörden und anerkannt rein philantropischen Vereinen sich zu nähern, es liegen auch mehrere Versuche vor, mit unserer Anstalt anzuknüpfen, hauptsächlich aber wird gegen die Privatpersonen direct verfahren und zwar meist in verschmitztester Weise. Ein Agent des amerikanischen Speculanten macht z. B. auf der Reise oder im Gasthause die Bekanntschaft der Auswandernden, erfährt mit welchem Schiffe und wohin dieselben abgehen, welche Freunde und Verwandte drüben sie erwarten, und begreiflich, auch über wie große Mittel sie zu verfügen haben. Lohnt es sich dann, so wird mit dem Dampfschiffe Alles nach Amerika berichtet und seiner Zeit dem Ankömmling gegenüber der geeignete Gebrauch davon gemacht. Ihm werden bei der Landung Grüße und Rathschläge, angeblich von seinen Angehörigen, überbracht, fremde Personen als Agenten der „Deutschen Gesellschaft“ oder Commis ehrenwerther Handlungshäuser, an die er empfohlen ist, vorgestellt, kurz, so viele und so künstliche Schlingen gelegt, daß ein Ausweichen wahrlich schwer ist. Der einzige Weg, der Gefahr zu entgehen und das vorgesteckte Ziel wohlbehalten zu erreichen, ist, nur an die Deutsche Gesellschaft sich zu wenden, oder, an Orten wo dieser Verein fehlt, nur an den Consul des bisherigen Heimathslandes, in dessen Ermangelung an den des Schiffes, oder nöthigenfalls an eine sonstige geachtete Handlungsfirma, im Zweifel die Correspondenten des Schiffes.

Aus dem Vorstehenden erhellt zur Genüge, weshalb wir

Digitized by Google

so entschieden auf die Deutschen Gesellschaften hinweisen, und von der Benutzung anderer unberufen sich aufdringender Mittelspersonen ernst abrathen. Die von der Polizeidirection in Bremen am 18. October v. J. erlassene öffentliche Warnung, welche Schiffsexpedienten, Schiffsmäkler und Gastwirthe in ihren Lokalen an augenfälliger Stelle anzuschlagen gehalten sind, erkennt die Richtigkeit dieses Verfahrens officiell an; sehr zu wünschen ist aber, daß die übrigen deutschen Regierungen dem Beispiele Bremens folgen, ähnliche Kundgebungen ihrer Behörden veranlassen und zugleich strenge Verbote wider den Billetverkauf und das Anlocken der Auswanderer überhaupt aussprechen. Die wirksamste Abhülfe des Unfugs würde ohne Zweifel durch die absolute Untersagung des Geschäftsbetriebs von Agenten für auswärtige, d. i. nicht deutsche Passagierbeförderung gewährt werden. Was der vorigjährige Bericht in Bezug auf solche erwähnt, ist seitdem vielfach bestätigt, u. A. durch den Monatsbericht des Centralvereins für deutsche Auswanderungs- und Colonisations-Angelegenheit in Berlin vom 9. December d. J., nach dessen sorgfältiger Zusammenstellung diejenigen Schiffe, über welche von den Passagieren Klage geführt wurde:

von den holländischen Häfen	. . . . .	54 pCt.
" " belgischen "	(Antwerpen) . .	47 "
" " englischen "	. . . . .	42 "
" " französischen "	. . . . .	29 "
" Hamburg	. . . . .	16 "
" Bremen	. . . . .	10 "

betragen haben. Für mehrere fremde Plätze sind zwar in neuerer Zeit bessere Gesetze gegeben oder in Aussicht gestellt, und man hat hieran um so größere Erwartungen geknüpft, als zugleich einige inländische Legislationen für ihre Angehörige noch ein Uebriges als Bedingung zulässiger Ueberfahrtsverträge (z. B. ein größeres Quantum der zu verabreichenden Lebensmittel oder dergleichen) hinstellten. Allein mit den betreffenden Vorschriften

Digitized by Google

ist es nicht gethan, deren Ausführung und die Controlle aller in Betracht kommender, von Unkundigen oft für unerheblich gehaltenen Verhältnisse, die fremde Sprache und Sitte, die Oertlichkeit und noch so manche andere Umstände fallen weit mehr ins Gewicht. Das wissen die vorher geschilderten amerikanischen Speculanten recht gut; sie suchen daher deutsche Auswanderer vorzugsweise dahin zu leiten, wo ihrer verderblichen Wirksamkeit ein freierer Spielraum geöffnet ist — nach den ausländischen Plätzen. Sind sie doch die natürlichen Feinde der deutschen Häfen und der in diesen mit beharrlicher Festigkeit ihnen gegenüberstehenden Anstalten.

Auch in Bremen und in den benachbarten Orten giebt es übrigens Leute, welche ein Interesse haben, die Auswanderer dem Rathe des Nachweisungsbüreaus zu entziehen, um sie desto sicherer benutzen zu dürfen, theils, wenn auch in ungleich geringerem Maße, als Bevollmächtigte jener transatlantischen Industriellen, theils für Schiffsgelegenheiten oder Logirhäuser. Viele Gastwirthe unterhalten eine bedeutende Correspondenz mit inländischen Unternehmern, damit die von diesen Engagirten ihnen zugeführt werden, Andere sind an den wichtigeren Stationen der Eisenbahnen und Dampfschiffe durch Personen vertreten, die dem Auswanderer, unter dem Scheine größter Unpartheilichkeit, die Adresse des bestimmten Wirths behändigen und dafür von Letzterem eine angemessene Provision erhalten; noch Andere reisen an den wichtigeren Expeditionstagen dem Auswanderer — mitunter sehr weit — entgegen, die gewonnene Beute gegen später andringende Concurrenten vertheidigend.

Wir machen auch hierauf aufmerksam, um darzuthun, wie wichtig es sei, daß der Auswanderer einzig und allein an das Nachweisungsbüreau sich wende und vor oder bei seiner Ankunft in Bremen keinen sonstigen von Unbekannten ihm gewordenen Empfehlungen Folge leiste. Aus diesem Grunde auch legen wir hohen Werth auf die frühzeitige, thunlichst allgemeine Verbreitung der Kenntniß von dem Bestehen und den Zwecken

Digitized by Google

unserer Anstalt; die Vermittlung der Letzteren ist schon mehrere Male zu spät angesprochen, und in allen Fällen wird deren Beistand viel leichter eintreten, wenn die Auswanderer von vornherein mit ihr in Verbindung stehen, weil dann die Beamten die Personen, deren Logis, Reiseziel und etwaige specielle Bedürfnisse kennen, durch ihre Unterweisung also Mißverständnissen und Irrungen leicht vorzubeugen, oder nachher entstehende Differenzen eher zu verebnen im Stande sind.

Wir mußten jener Schattenseiten und Mißbräuche hier gedenken, weil das Bemühen, dieselben zu beseitigen oder doch unschädlich zu machen, einen erheblichen und gottlob nicht erfolglosen Theil der Thätigkeit des Nachweisungsbüreaus bildete. Das Letztere hatte aber gar viele Fälle zu ordnen, in die Auswanderer, auch ohne Zuthun Anderer, durch eigene Unbedachtsamkeit sich verwickelten. Einige derselben mögen hier angeführt werden.

Die Gesetze der Vereinigten Staaten von Nordamerika verbieten zunächst die Einschiffung von Verbrechern, erfordern aber auch für solche Personen, die wegen Krankheit, Alter oder sonstiger Verhältnisse die Besorgniß erregen, daß sie den öffentlichen Anstalten zur Last fallen könnten, eine Caution, deren Größe je nach den besonderen Umständen von dazu beauftragten Beamten festgesetzt wird. Namentlich in Newyork wird in dieser Hinsicht streng verfahren, und vorzüglich auf Mondsüchtige oder Blödsinnige, Taube, Stumme oder Blinde, Kränkliche oder Verstümmelte, Personen über sechszig Jahre alt, Wittwen mit Familie, Frauenzimmer ohne Ehemänner aber mit Familie, Kinder unter dreizehn Jahren ohne Eltern und überhaupt solche Individuen geachtet, die außer Stande zu sein scheinen, sich selbst zu ernähren.

Da der Capitain eines Schiffes bei namhafter Strafe verpflichtet ist, bei seiner Ankunft zu erklären, ob und welche von seinen Passagieren einer der gedachten Kathegorien angehören, so muß, und gewiß im Interesse der Leute selbst,

Digitized by Google

schon vor der Abfahrt eine genaue Prüfung angestellt und derjenige vielleicht im letzten Augenblick zurückgewiesen werden, der seine Gebrechen nicht früher offenbarte. Fast noch schlimmer steht es um völlig Arme, die, durch den Ruf der in Bremen bestehenden wohlthätigen Einrichtungen getäuscht, vermeinen, dort werde Alles umsonst verabreicht, freie Kost, freies Logis und freie Ueberfahrt. Dieses Maß helfender Liebe vermögen wir aber nicht zu erfüllen, und so lange es unerreichbar scheint, halten wir für Pflicht, vor einem derartigen unbegründeten Vertrauen zu warnen. Die Bekanntmachung der Bremischen Polizeidirection vom 7. October 1851 sagt ausdrücklich, daß Personen, welchen es an den nöthigen Geldmitteln fehlt, der Aufenthalt hier nicht gestattet werden kann, dieselben vielmehr ohne Weiteres in ihre Heimath zurückgewiesen werden müssen. Das Nachweisungsbüreau darf niemals Geldunterstützung gewähren, und wenngleich seinen Beamten mitunter gelang, von Freunden eine Beisteuer zu erhalten, so ist doch selbst diese Aussicht durch zu häufige Ansprache wesentlich verringert. Wir knüpfen hieran den Rath, daß, wenn nicht ganz besondere Verhältnisse dazu nöthigen, Niemand auswandere, der nicht auch für die nächste Zukunft in dem neuen Heimathlande einige Mittel besitzt, zugleich aber bitten wir sämmtliche Regierungen und Behörden, die von ihnen veranlaßte Auswanderung vermögensloser Gemeinden nicht bloß um den niedrigsten, begreiflich dann auch eine entsprechende Behandlung und Passage bedingenden Preis bewirken zu wollen, indem aus Baltimore, Newyork und Neworleans herzzerreißende Klagen bei uns eingelaufen sind über den Zustand dahin auf Staatskosten über Liverpool, Hâvre und Antwerpen Beförderter.

Auch hiervon abgesehen, haben wir die Wahrnehmung, wie viele Menschen unüberlegt, unter leichsinnigem Aufgeben dessen, was sie haben, mit thörichten Hoffnungen auf eine ungewisse Zukunft, ohne Benutzung der zu Gebote stehenden Rathschläge auswandern, leider häufig machen müssen. Erst vor Kurzem

Digitized by Google

kehrten einige Frauen aus Peru zurück, weil sie dort die Verwirklichung der ihnen vorgespiegelten Aussichten nicht gefunden hatten. Von Bremen aus war gegen eine Uebersiedelung Deutscher nach jenem Lande zuerst gewarnt worden; wie Mancher mag jetzt bereuen, dieser Stimme nicht gefolgt zu sein!

Ist die Reise einmal fest beschlossen, so schließe man nur mit Geschäftsleuten, die dazu befugt und als rechtlich bekannt sind, Verträge ab, und befolge deren Weisungen pünktlich. Eine wesentliche Sache dabei ist, nicht unnöthige und überflüssige Effecten mitzunehmen, die theils den Transport sehr vertheuern, theils doch durch andere und zweckmäßigere demnächst ersetzt werden müssen. Manche Beschwerde ging beim Nachweisungsbüreau darüber ein, daß, weil das Gepäck das taxfreie Gewicht überschritten, dasselbe einem Spediteur habe übergeben und dann theuerer bezahlt werden müssen. Sodann entstanden aus der mangelhaften Bezeichnung des Gepäcks oft Irrungen. Jeder thut gut, außer seinem Namen und dem Bestimmungsplatze auch den bisherigen Heimathsort auf dem einzelnen Collo anzugeben, z. B. A. Briehl aus Coblenz — Newyork, indem bei stattgehabter Verwechselung dann die Nachfrage und spätere Beförderung ermöglicht wird. Auf der Reise selbst, zumal auf der Eisenbahn, sei man vorzüglich sorgsam.

Nicht selten sind Männer ohne Frauen, Kinder ohne Eltern oder umgekehrt, hier angelangt, weil ihre Angehörige unterwegs ausgestiegen waren und sich verspätet hatten.

Der Eifer der Beamten des Nachweisungsbüreaus führte zwar in Fällen dieser Art bis jetzt immer ein glückliches Ergebniß herbei, würde indeß leicht einmal nicht ausreichen.

Waren die Auswanderer in Bremen glücklich angelangt, von unserer Anstalt einem bestimmten Logis zugewiesen und deren Rathschlägen folgsam, so kamen begründete Beschwerden fast gar nicht vor oder denselben wurde sofort abgeholfen. Einzelne unbillige Ansprüche freilich mußten abgelehnt werden. Um dem oben berührten Treiben eigennütziger und unreeller Specu-

Digitized by Google

lanten zu steuern, ward unterm 22. März d. J. auf den Antrag der Direction die bereits früher bestandene obrigkeitliche Verordnung wider Belästigungen der auf der Eisenbahn oder mit Dampfschiffen hier ankommenden Reisenden und wider unerlaubte Zuweisungen von Schiffspassagieren neu eingeschärft und auf jeden Geschäftsverkehr erstreckt. Neben den Versuchen, Auswanderer für ein bestimmtes Wirthshaus, ein Fuhrwerk oder eine Schiffsgelegenheit zu gewinnen, und zum Theil wohl in Verbindung mit denselben, ward nämlich das Streben offenbar, solchen Personen gewissen Geldwechslern zuzuführen und diesen zu überlassen, wie die dafür gezahlte Vergütung wieder einzubringen. Es gelang dem Nachweisungsbüreau, einige sehr augenfällige Benachtheilungen zu entdecken und abzuwenden; die Direction veröffentlichte, um ähnliche Vorkommnisse zu verhüten, eine Warnung und veranlaßte ferner vier ehrenwerthe Wechselhäuser, die sich gern dazu bereit erklärten, zu der Einrichtung, daß jedes derselben die Course, nach welchen es die gangbarsten fremden Münzsorten anbietet, dem Nachweisungsbüreau anzeigt und außerdem über den einzelnen verwechselten Betrag immer eine deutlich geschriebene Rechnung ertheilt.

Für unbemittelte kranke Auswanderer war wiederholt zu sorgen. Auf unsere Bitte haben sich die hiesigen Herren Aerzte und Wundärzte zur unentgeldlichen Behandlung freundlich bereit erklärt. In zwei Sterbefällen bewirkten die Beamten die Sicherstellung des Nachlasses und dessen Ausantwortung an die Erben. Bei derartigen Anlässen oder wenn Auswanderer selbst den gerichtlichen Weg zu betreten wünschten, ward wiederum der Beistand der darum ersuchten Herren Sachführer aufs Uneigennützigste geleistet, wie wir denn überhaupt die uns aus allen Kreisen des Publikums gewordene Hülfe dankbar zu rühmen haben.

Als neue Einrichtungen zum Besten der Auswanderer sind die im Sicherheitshafen getroffenen Anstalten zu erwähnen, nämlich fünf große mit Geländer versehene Brücken,

Digitized by Google

welche das Einsteigen der Personen in's Schiff und das Hinschaffen des Gepäcks, wozu überdem kleine Rollwagen dienen, ungemein erleichtern; sodann ein geräumiges Gebäude zum Aufenthalte der Passagiere und zur einstweiligen Lagerung ihrer Sachen bei ungünstigem Wetter. Da die Benutzung dieser Hülfsmittel, sowie behufs der Einschiffung von Auswanderern, die des Sicherheitshafens überhaupt ganz unentgeldlich freisteht, so ist manche früher bestandene Unzuträglichkeit gehoben. Besonders kann jetzt die Expedition der Fahrzeuge regelmäßiger und rascher geschehen und, bei der Concentrirung des Verkehrs und dessen sorgfältiger Beaufsichtigung, ein Irrthum ohne Schwierigkeit verhütet oder auf der Stelle berichtigt werden.

Auch die Bremische Gesetzgebung führte, außer den schon vorher erwähnten, obrigkeitlichen Verordnungen eine wesentliche Annehmlichkeit der Auswanderer dadurch herbei, daß sie, durch das Regulativ vom 5. März d. J., die Rheder und Expedienten veranlaßte, die Passagiere soviel thunlich nicht eher am Bord des für sie bestimmten Seeschiffes zu beherbergen und zu beköstigen, als bis alle zur Reise erforderlichen Einrichtungen hergestellt sind, indem es für die Auswanderer unleugbar weit bequemer ist, so lange als möglich, d. h. bis zum Augenblicke der wirklichen Abreise, am Lande zu verweilen und verpflegt zu werden, zumal das große in seiner Art einzig dastehende Auswandererhaus in Bremerhaven in jüngster Zeit noch verschiedene zweckmäßige Einrichtungen erhalten hat, die namentlich eine bessere Ventilation und die Einräumung kleiner Zimmer an Solche, die dies wünschen, gestatten.

Die gedachte Verordnung erhöhte zugleich die für jeden Schiffspassagier mit zwanzig Thalern zur Verwendung zu haltende Summe bei allen Reisen nach einer Gegend über Cap Horn oder Cap der guten Hoffnung hinaus auf dreißig Thaler und verstärkte die zur Besichtigung des Proviants eingeführte amtliche Controlle.

Die Fürsorge, an welcher die Direction durch Anregung,

Digitized by Google

durch Gutachten und in sonstiger Weise Theil nahm, durfte sich aber nicht lediglich auf die Bremischen Verhältnisse beschränken, indem vielmehr manche Klagen über unterwegs erlittene üble Behandlung und Prellerei zu Nachforschungen aufforderten, die nicht selten die Beschwerden als gegründete erscheinen ließen; endlich aber auch unsere Anstalt von ihrem Standpuncte aus wiederholt darzulegen hatte, welche Kosten und Mißstände armen Auswanderern aus allerlei sie betreffenden Vorschriften und Maßnahmen erwachsen.

Die dem ersten Bericht über die Wirksamkeit des Nachweisungsbüreaus für Auswanderer gewordene überaus wohlwollende Aufnahme und die bereits eingegangenen Erkundigungen nach dessen Fortsetzung ermuthigen uns, auch diese Blätter dem Drucke zu übergeben. Wir legen denselben auch dieses Mal einige statistische Notizen, die Beförderung von Schiffspassagieren betreffende Gesetze und sonstige durch unser Institut verbreitete Nachrichten und Rathschläge bei, und wünschen herzlich, daß die bisherigen Anfänge einer ausgebreiteten und durch die bewährte Treue und Umsicht der Beamten vielfach nützlichen Thätigkeit einen weiteren gesegneten Fortgang haben.

Bremen, den 31. December 1852.

Die Direction
des Nachweisungsbüreaus für Auswanderer.
Namens derselben
W. F. Barkhausen.

Digitized by Google

Anhang.

Statistische Notizen.

Die Gesammtzahl der von Bremen nach transatlantischen Häfen beförderten Passagiere betrug im Jahre 1851 *):

Nach Newyork . .	in	125	Schiffen	19,005	Passagiere
" do. . .	"	10	Dampfschiffen	737	"
" Baltimore .	"	29	Schiffen	5,494	"
" New-Orleans .	"	32	"	8,360	"
" Philadelphia .	"	10	"	716	"
" Charleston S/C.	"	2	"	158	"
" Galveston .	"	12	"	1,511	"
" Capstadt . .	"	1	"	4	"
" Port Adelaide	"	1	"	258	"
" San Francisco	"	4	"	17	"
" Callao . .	"	5	"	1,161	"
" Greytown . .	"	3	"	61	"
" Savanilla .	"	1	"	6	"
" Rio Grande d. S.	"	1	"	5	"
Zusammen	in	236	Schiffen	37,493	Passagiere.

*) Der vorigjährige Bericht konnte nur die Zahl der bis zum 30. September Verschifften angeben.

Digitized by Google

Während des Zeitraums vom 1. Januar bis zum 31. December 1852 wurden von Bremen aus befördert:

Nach Newyork . .	in 175	Schiffen	28,855	Passagiere
„ do. . .	„ 11	Dampfschiffen	781	„
„ Baltimore .	„ 51	Schiffen	10,077	„
„ Neworleans .	„ 48	„	13,116	„
„ Galveston .	„ 16	„	2,271	„
„ Philadelphia .	„ 10	„	1,028	„
„ Quebec . .	„ 10	„	1,440	„
„ Indianola, Texas	„ 5	„	718	„
„ Rio Janeiro .	„ 1	„	25	„
„ Charleston .	„ 1	„	190	„
„ diversen Häfen	„ 11	„	50	„
Zusammen in	339	Schiffen	58,551	Passagiere.

Außer dem Schiffe F. J. Wichelhausen, welches am 6. October wegen Schadens an Rumpf und Masten in England einlaufen und daselbst einer Reparatur unterworfen werden mußte, bevor daß es seine Reise nach Newyork weiter fortsetzen konnte, ist kein bis jetzt bekannter Unfall auf See den im Jahre 1852 von Bremen expedirten Auswanderer-Schiffen begegnet.

Das Verhältniß der dabei betheiligten Flaggen stellt sich folgendermaßen heraus:

unter	Bremischer	Flagge . .	215
„	Englischer	„ . .	30
„	Amerikanischer	„ . .	39
„	Oldenburger	„ . .	31
„	Hannoverscher	„ . .	12
„	Holländischer	„ . .	3
„	Preußischer	„ . .	3
„	Mecklenburger	„ . .	1
„	Belgischer	„ . .	1
„	Schwedischer	„ . .	1
„	Russischer	„ . .	2
„	Hamburger	„ . .	1
			339.

Digitized by Google

Recapitulation

der über Bremen nach fremden Welttheilen beförderten Passagiere:

1846	32,372	Personen
1847	33,682	"
1848	29,947	"
1849	28,629	"
1850	25,776	"
1851	37,493	"
1852	58,551	"

Laut vorigjährigen Berichts wandten sich während der Zeit vom 1. März bis 30. September 1851 an das Nachweisungsbüreau für Auswanderer in Bremen . . . . 12,064 Pers.

Ferner vom 1. Oct. bis 31. Decbr. 1851

an das Comptoir im Bahnhofsgebäude	1626	Pers.
" " " am Altenwalle . .	94	"
" " " unterm Schütting .	595	"
	2,315	"
Total im J. 1851	14,379	Pers.

Unter diesen erhielten Logis und Kost nachgewiesen:

vom Comptoir im Bahnhofsgebäude	3,118	Pers.
" " am Altenwalle	594	"
" " unterm Schütting	61	"
Zusammen	3,778	Pers.

Vom 1. Januar bis zum 31. December 1852 wandten sich an das Nachweisungsbüreau für Auswanderer und zwar:

an das Comptoir im Bahnhofsgebäude . . .	17,184	Pers.
" " " am Altenwalle	5,074	"
" " " unterm Schütting . . .	6,465	"
Total im J. 1852	28,723	Pers.
Also mehr wie im J. 1851	14,344	Pers.

Von obigen Personen erhielten Logis und Kost nachgewiesen:

Digitized by Google

vom Comptoir im Bahnhofsgebäude	5,202	Pers.
" " am Altenwalle	473	"
" " unterm Schütting	103	"
Zusammen	5,778	Pers.
Also mehr wie im J. 1851	2,005	Pers.

Während des Zeitraums vom 1. März bis 30. Septbr. 1851 kamen vor . . . . . 155 Differenzfälle
vom 1. October bis 31. December 1851 . 37 "
Zusammen im J. 1851 192 Differenzfälle.

Vom 1. Januar bis 31. December 1852 sind eingelaufen und hiesigen Behörden überwiesen . . . 51 Differenzfälle
durch das Nachweisungsbüreau sofort erledigt 209 "
Zusammen im J. 1852 260 Differenzfälle.

Also mehr wie im J. 1851 . . . 68 Differenzfälle.

Die Correspondenz umfaßte bis zum 30. September 1851 185 angek. u. 137 abgeg. Briefe
vom 1. Oct. bis 31. Dec. 1851 37 " " 58 " "
Zusammen im J. 1851 222 angek. u. 195 abgeg. Briefe.

Vom 1. Januar bis 31. December sind
angekommen . . . . 127 Briefe
abgegangen . . . . 126 "
also weniger angekommen gegen 1851 . 95 Briefe
" " abgegangen " " . 69 "

Die Zahl der Directionsversammlungen
vom 1. März bis 30. September 1851 betrug 45
" 1. Octbr. " 31. December " " 12
Zusammen im J. 1851 . . 57

Vom 1. Januar bis 31. December 1852 wurden Versammlungen gehalten . . . . . 50.

Digitized by Google

Auswanderern

werden folgende Verhaltungsregeln und Winke für ihren Aufenthalt in Bremerhaven und auf dem Seeschiffe zur Berücksichtigung empfohlen:

1) In **Bremen** erholt sich der Auswanderer allen Rath, dessen er bedürftig ist, am Besten von dem Nachweisungsbüreau für Auswanderer, welches in allen Fällen durch beeidigte Beamte ganz unentgeldlich Auskunft ertheilt. Zwei Comptoirs desselben befinden sich im Bahnhofsgebäude und am Altenwalle (dem Landungsplatze der Dampfschiffe). Diese sind aber vorzugsweise bestimmt, die ankommenden Auswanderer zu bedienen und von dem zu unterrichten, was zunächst für sie nöthig oder zweckmäßig erscheint. Wer dann noch weiter sich belehren oder Beschwerden erheben will, wende sich an das Comptoir des Nachweisungsbüreaus unterm Schütting am Markte.
2) Um die Auswanderer vor Uebervortheilung zu schützen, sind mit hiesigen Gastwirthen Verabredungen getroffen, nach welchen dieselbe in ihre Wirthslocale nicht mehr Personen aufnehmen dürfen, als bequem darin logiren können, auch an bestimmte Taxen für Logis, Beköstigung und Gepäckexpedition, welche den Auswanderern eingehändigt werden, gebunden sind.
3) Das Nachweisungsbüreau behändigt den Auswanderern zu gleichem Zwecke einen Durchschnitts-Preis-Courant über ihre gewöhnlichen Bedürfnisse während der Seereise, namentlich Matratzen, Blechgeschirr, wollene Decken u. s. w.
4) Entstehen Klagen über schlechte Behandlung, Prellereien oder dgl., so versucht das Nachweisungsbüreau unterm Schütting entweder selbst Abhülfe zu schaffen oder solche durch genaue Angabe der betreffenden obrigkeitlichen, richterlichen oder sonstigen Behörden zu

Digitized by Google

gewähren. Es ertheilt ferner in den geeigneten Fällen die Adressen der Herren Consuln, zuverlässiger Rechtsbeistände u. s. w.

5) Eine Hauptregel für Auswanderer ist, nicht zuviel Gepäck nach der neuen Heimath mitzunehmen. Es wird meist besser sein, das Ueberflüssige selbst mit einigem Schaden hier zu verkaufen, als in Amerika für die Weiterbeförderung theures Geld auszugeben, zumal dort häufig ganz andere Bedürfnisse vorwalten.

6) Geld und Pretiosen sind auf dem Seeschiffe am Sichersten beim Capitain aufgehoben. Doch lasse man sich um alle Mißverständnisse zu beseitigen, einen Schein über das in Aufbewahrung Gegebene ausstellen.

7) Den Auswanderern wird empfohlen, insofern sie dies nicht schon früher gethan haben sollten, in Bremen ihr Geld in die am Orte ihrer Bestimmung gangbarsten Münzen oder Wechsel umzusetzen. Wechsel erhält man von jedem respectablen Handlungs- oder Banquierhause. Wegen des Umsatzes in andere Münzen wende man sich aber an zuverlässige Geldwechsler. Der Ordnung halber lasse man sich auch von diesen stets eine Abrechnung über die geschehene Einwechselung ausstellen.

8) Jeder lese die ihm von seinem Schiffsexpedienten eingehändigten gedruckten „Bedingungen der Ueberfahrt“ aufmerksam durch und präge sich deren Inhalt genau ein. Hier wird besonders darauf aufmerksam gemacht, daß Tabackrauchen und Feueranmachen im Zwischendeck, so wie die Mitnahme von Reibzündhölzern und Pulver überhaupt verboten ist, Waffen aber auf Verlangen dem Capitain während der Seereise in Verwahrung zu geben sind.

9) Die Kosten der Reise der Passagiere von Bremen nach Bremerhaven in verdeckten Kähnen trägt der Rheder oder Schiffs-Expedient, jedoch hat auf dieser Flußfahrt Jeder

Digitized by Google

für seine Beköstigung selbst zu sorgen; wer indeß eine bequemere und raschere Fahrt dahin auf eigene Kosten vorzieht, findet solche mehrere Male täglich auf guten Dampfschiffen zu festen billigen Preisen.

10) Von dem in den Ueberfahrts-Bedingungen festgesetzten Tage der Ankunft in Bremerhaven an beginnt sofort freies Logis und freie Beköstigung, entweder an Bord des für die Passagiere bestimmten Seeschiffes oder im Falle einer Verzögerung, ebenfalls für Rechnung der Rheder oder Expedienten, in dem von diesen anzuweisenden Logirhause. In der Regel wird letzteres das große „Auswandererhaus“ sein. Wenigstens ist es allen Zwischendecks-Passagieren, die etwa vor dem festgesetzten Expeditionstage nach Bremerhaven kommen und hier verweilen wollen, zu rathen, ihren Aufenthalt im „Auswandererhause“ zu wählen, wo sie gut, sehr billig und sicher aufgehoben und durch feste Taxpreise vor allen Prellereien geschützt sind.

11) Die während der Seereise unentbehrlichen Sachen sind in eine kleine Kiste besonders zu packen, da die größeren häufig in den Unterraum verpackt werden müssen. Es ist rathsam, die Effecten in Kisten, keinenfalls aber in Fässern, zu verpacken, auch müssen dieselben mit dem Namen des Eigenthümers bezeichnet sein.

12) Wünscht ein Passagier die bei sich führenden Effecten oder Baarschaften gegen Seegefahr versichern zu lassen, was sehr zweckmäßig ist, so ertheilt ihm das Nachweisungsbüreau auf Verlangen auch die dazu erforderliche Auskunft.

13) Jeder Passagier hat sowol im Kahn als im Seeschiffe auf sein Gepäck selbst zu achten.

14) Wein und Bier werden auf dem Seeschiffe nur verabreicht, wenn dies besonders ausbedungen und bezahlt

Digitized by Google

worden ist. Wer sonst solche Getränke unterwegs genießen will, möge sich daher damit in Bremen oder Bremerhaven versorgen. Andere Lebensmittel braucht er dagegen nicht mitzunehmen, auch keinen Kaffee oder Thee.

15) Vor Allem befleißige sich der Passagier auf dem Seeschiffe der größten Reinlichkeit, sowol hinsichtlich seines Körpers, als in Betreff seiner Schlafstelle, Kleider, Betten, Strohsäcke u. s. w. Letztere Sachen müssen bei gutem Wetter auf dem Verdeck oft gelüftet, hin und wieder mit (ihnen zu lieferndem) Essig besprengt und überhaupt in guter Ordnung gehalten werden.

16) Den Passagieren ist es erlaubt, bei gutem Wetter sich auf dem Verdeck aufzuhalten, jedoch nur in solchen Abtheilungen, daß die Arbeiten des Schiffsvolks dadurch nicht behindert werden. Das Vorderdeck des Schiffes bis zu dem großen Mast oder dem sonst vom Capitain weiterhin bezeichneten Platz ist zum Aufenthalt für die Zwischendecks-Passagiere bestimmt, der dahinter befindliche Raum lediglich für den Capitain, die Schiffsoffiziere und Cajüts-Passagiere.

17) Jeder Passagier wird es als seine Pflicht erachten, seines Theils zur Erhaltung der Ordnung beizutragen und Streitigkeiten und Wortwechsel zu vermeiden; vor allen Dingen ist dies aber auch am Bord eines Schiffs, wo der beschränkte Raum die Entzweiten immer wieder zusammenführt, erforderlich und muß den Anordnungen des Capitains und der Steuerleute, als der obersten Behörde während der Reise, durchaus Folge geleistet werden; wogegen die Passagiere bei ordentlichem Betragen eine anständige Behandlung von Seiten des Capitains und der Schiffsmannschaft gewärtigen dürfen. Die mit einer Seereise verbundenen, selbst durch die sorgsamsten Vorkehrungen nicht zu vermeidenden Unannehmlichkeiten und

Digitized by Google

Beschwerden wird der vernünftige Reisende mit Geduld ertragen.

18) Bei Ankunft in Amerika lasse sich der Passagier nicht mit unbekannten Personen ein, die sich ihm zur Besorgung billiger Reisegelegenheiten oder sonstiger Dienstleistungen anbieten, indem er fast in allen Fällen geprellt wird, wovon leider recht traurige Beweise vorliegen. Der Passagier, welcher sich ins Innere Amerika's zu begeben beabsichtigt, findet sowohl in Newyork, Philadelphia, Baltimore, als in Neworleans und Quebeck täglich Gelegenheit, per Dampfschiff, Canalboot oder Eisenbahn sich ins Innere des Landes zu begeben und kann demnach den kostspieligen Aufenthalt in den Seestädten ganz vermeiden. — In Newyork, Philadelphia, Baltimore und Neworleans kommt bei Ankunft des Schiffs sofort der Agent der menschenfreundlichen und uneigennützigen „Deutschen Gesellschaft" an Bord, und ertheilt den Passagieren in Betreff der Unterkunft, Weiterreise und Ankauf von Ländereien (wobei die größeste Vorsicht anzuempfehlen) seinen guten Rath, der gewiß von Jedem zu beherzigen ist. Die Rathschläge der Deutschen Gesellschaft werden den dahin reisenden Personen bereits in Bremen vom Nachweisungsbüreau eingehändigt.

Schlußbemerkung.

Sollten den Auswanderern während ihres Aufenthalts in Bremen, in Bremerhaven oder auf dem Schiffe irgend Unzuträglichkeiten oder Mängel aufstoßen, deren Beseitigung sie in ihrem oder ihrer Nachfolger Interesse wünschenswerth erachten, so bittet die Unterzeichnete dringend um eine Benachrichtigung, damit sie immer mehr in Stand gesetzt werde, das ihr anver-

Digitized by Google

traute Institut für Viele segensreich werden und dasselbe so seinen Zweck erreichen zu lassen.

Bremen, im März 1851.

Die Direction des Nachweisungsbüreaus für Auswanderer.

Namen und Wohnungen

in Bremen Obrigkeitlich concessionirter Schiffsexpedienten und der angestellten Schiffsmäkler:

Bödeker, jun., Fr. Wilh., H. Aug. Heinecken Nachfolger, Schiffsmäkler, Obernstraße Nr. 13.
Buschmann, Joh. Heinr., Schiffsmäkler, Schlachte Nr. 37.
von Buttel, C. D., & Co., Langenstraße Nr. 21.
Ichon, Ed., Schiffsmäkler, Langenstraße Nr. 54.
Lüdering & Co., Hutfilterstraße Nr. 43.
Pokrantz, Carl, & Co., Langenstraße Nr. 116.
Schrader, G. F. W., Schiffsmäkler, Langenstraße Nr. 100.
Schröder, J. H. P., & Co., Langenstraße Nr. 103.
Stisser, Wm., & Co., Langenstraße Nr. 16.
Wichelhausen, F. J., & Co., Ansgariithorstr. Nr. 14.

Taxen für Logis und Beköstigung,

welche von keinem mit dem Nachweisungsbüreau für Auswanderer in Verbindung stehenden Gastwirthe überschritten werden dürfen:

A. I. Classe.

Preis für Erwachsene: 12 Ggr. (15 Silbergroschen) Pr. Crt., für Kinder unter 10 Jahren die Hälfte, Säuglinge zahlen Nichts.

Gegeben wird:

ein gutes Bett, Morgens Kaffee mit Zucker und Milch nebst Weißbrod; Mittags Fleischsuppe, Fleisch und Zugemüse; Abends entweder Thee oder Kaffee mit Zucker und Milch nebst Butter und Brod, oder statt dessen warmes Essen.

Digitized by Google

B. II. Classe.

Preis für Erwachsene: 8 Ggr. (10 Silbergroschen) Pr. Crt., für Kinder unter 10 Jahren die Hälfte, Säuglinge zahlen Nichts.

Gegeben wird:

Nachtlager (ohne Bett), Morgens Kaffee mit Zucker und Milch; Mittags dasselbe Essen wie in der I. Classe; Abends Thee oder Kaffee mit Zuckrr und Milch.

In beiden Classen gelten die angeführten Preise, in welche die in der kälteren Jahreszeit nöthige Heizung und Erleuchtung der Gastzimmer, ohne weitere Vergütung, eingeschlossen ist, für einen Aufenthalt im Gasthause von vierundzwanzig Stunden. Fällt auf Verlangen eines Gastes, eine oder die andere angeführte Leistung aus, so ist der Gastwirth verpflichtet eine verhältnißmäßige Erniedrigung der Taxpreise eintreten zu lassen.

Dagegen werden besondere Leistungen nach einer im Gasthause aufgehängten Taxe besonders vergütet.

Taxe

für

die Beförderung des Gepäcks der Auswanderer vom Bahnhofe oder vom Landungsplatze der Oberweser-Dampfschiffe bis nach dem Gasthause und von diesem bis zu dem Abgangsorte des zur Weiterreise bestimmten Kahnes oder Unterweser-Dampfschiffes:

Bis zu 100 ℔ werden nie mehr als 2 Ggr. (2½ Silbergroschen) Pr. Crt.,

Von 100 ℔ bis 400 ℔ werden nie mehr als 4 Ggr. (5 Silbergroschen) Pr. Crt.,

Für jede 100 ℔ über 400 ℔ wird nie mehr als 1 Ggr. (1 Silbergroschen 3 Pfennige) Pr. Crt. bezahlt.

Digitized by Google

Kleinigkeiten werden umsonst beigeladen, und tritt eine Ermäßigung der vorstehenden Taxe auf die Hälfte ein, wenn die Beförderung des Gepäcks nur **nach** oder nur **von** dem Gasthause erfolgt.

Alle mit dem Nachweisungsbüreau in Verbindung stehende Gastwirthe sind verpflichtet, auf Verlangen der Auswanderer die Expedition des Gepäcks und sonstiger Effekten derselben gegen die gedachten Taxpreise zu übernehmen, indeß hat jeder Eigenthümer selbst auf seine Sachen zu achten und bei deren Auf- und Abladen mitzuhelfen.

Durchschnittspreise

zu welchem einige Hauptbedürfnisse der Auswanderer in Bremen zu kaufen sind:

Blechgeschirr für 1 Person.	Pr. Ct. Ggr.
1 Eßmenage ... circa	4
1 Trinkbecher .. „	1
1 Trinkflasche .. „	3
1 Butterdose ... „	2
1 Kaffeekanne .. „	2 bis 3
1 Waschschaale . „	2 „ 3
Löffel und Gabel „	1½ „ 3
1 Nachtgeschirr . „	4
Für 4 bis 6 Personen.	
1 Eßmenage ... circa	8 bis 10
1 Trinkflasche .. „	5 „ 6
1 Butterdose ... „	4 „ 5
1 Kaffeekanne ... „	5 „ 6
1 Waschschaale . „	4
1 Nachtgeschirr . „	6

Matratzen mit Stroh	Pr. Ct. Rt. Ggr.
einschläfige ..... circa	— 12-15
zweischläfige ..... „	1 — bis 1 6
mit Seegras	
einschläfige ..... „	1 2 „ 1 16
zweischläfige .... „	3 — „ 3 8
1 Kiste (Proviant-) „	— 16
Wollene Decken.	
Decken, ganz wollene in verschiedenen Längen und Breiten circa	— 21 „ 1 8
feinere ..... „	1 12 „ 1 18

Digitized by Google

Ansprache der „Deutschen Gesellschaft" in St. Louis an die deutschen Einwanderer.

In St. Louis gründeten die Bürger, denen das Wohl ihrer Landsleute am Herzen lag, und die der vielen Hindernisse und Mühseligkeiten, welchen ein Einwanderer ausgesetzt ist, eingedenk sind, ein Institut unter dem Namen „Deutsche Gesellschaft."

Die Grundlage dieses Vereins ist eine rein menschenfreundliche, fern von allen eigennützigen Zwecken; seine Aufgabe ist es, Euch vor Unbilden jeglicher Art zu schützen, Euch vor Betrug zu wahren und zu warnen, kurz, Euch nützlich zu sein, wo immer es möglich und nöthig ist, ohne alle Vergütung oder Belohnung.

Landsleute! Aus Vorstehendem werdet Ihr die Reinheit und das Uneigennützige unserer Absicht kennen gelernt haben; an Euch ist es nun, Nutzen davon zu ziehen.

Es ist recht, wenn Ihr der Euch in Europa zu Theil gewordenen Lehre, „seid mißtrauisch" Folge leistet, so lange es thunlich ist, dann aber seid auf der anderen Seite wieder aufmerksam, nicht durch übertriebenes Mißtrauen gerade dem Betrug in die Hände zu fallen. Bedient Euch deshalb der Dienste unseres Agenten, Herrn Georg Reichard. Seine Pflicht ist es, alles unentgeltlich zu thun, was für Euer Fortkommen ersprießlich ist. Unser Geschäftslokal ist an der Chesmikstraße, Ecke der Zweiten, der Postoffice gegenüber.

Die auf der Reise nöthigen Vorsichtsmaßregeln lassen sich in wenigen Worten zusammenfassen. Die Grundbedingungen sind Mäßigkeit und Reinlichkeit. Hauptsächlich hüte man sich vor dem Genusse fremder ungewohnter Früchte, ebenso vor dem zu häufigen Genuß von Wasser. Am statthaftesten ist es jedenfalls, sich nur nach und nach der Schiffskost zu entwöhnen und solche für die Dauer der Flußreise beizubehalten.

Digitized by Google

Durch ein möglichst zurückhaltendes, jedoch nicht unfreundliches Betragen gegen die Mannschaft der Boote werden Mißhelligkeiten am besten vermieden.

In Fällen von Unwohlsein oder irgend einer Unannehmlichkeit wende man sich nur an die unmittelbare Vermittlung und Hülfe des Capitains.

Einwanderer, welche weiter reisen, werden wohl thun, gleich bei Ankunft hier unseren Agenten aufzusuchen.

Adressen von Angehörigen und Freunden können in den meisten Fällen bei eben demselben in Erfahrung gebracht werden, so wie für nachfolgende Freunde die eigene Adresse in ein eigens dazu aufgelegtes Buch eingetragen werden kann.

Der Verwaltungsrath der „Deutschen Gesellschaft“ in St. Louis.

Die vom Staat Newyork zum Schutz aller Einwanderer besonders eingesetzte Commission
an die

Deutschen Einwanderer,

welche in New-York landen.

Diese gedruckten Zettel werden den Passagieren bei ihrer Ankunft an der Quarantäne durch einen besonders angestellten Beamten, welcher die Schiffe untersucht, eingehändigt. — Die Herren Capitaine sind höflichst ersucht, diesen Beamten bei der Vertheilung dieser Zettel zu unterstützen, und bei der Verbreitung derselben selbst hülfreiche Hand zu leisten.

Verhaltungsregeln bei der Ankunft in Newyork.

Einwanderer, welche beabsichtigen, von hier aus weiter in's Innere des Landes zu gehen, sollten zur Ersparung von Zeit und Kosten ihren Aufenthalt in hiesiger Stadt so kurz

Digitized by Google

wie möglich machen. Im Allgemeinen haben sie nicht nöthig ein Quartier in einem Wirthshaus zu nehmen. Am rathsamsten ist es, das Gepäck auf dem Schiffe zu lassen, und bloß in die Stadt zu gehen, um die Billets (Tickets genannt) zur Weiterreise zu kaufen. Dieß kann zu jeder Zeit des Tages geschehen; es erfordert nicht lange Zeit, da die Büreau's, wo diese Billets gekauft werden, sowie die Agentur der Deutschen Gesellsaft, in geringer Entfernung der Landungsplätze sich befinden. — Jeden Tag kann die Weiterreise in's Innere nach den verschiedenen Richtungen hin angetreten werden. — Jeder Passagier hat in der Regel das Recht, zweimal 24 Stunden nach der Ankunft mit seinem Gepäck auf dem Schiffe zu bleiben. Auf diese Weise kann er nach abgeschlossenem Contract für die Weiterreise sein Gepäck direct auf das Schiff, die Eisenbahn oder den Wagen bringen lassen, womit er seine Weiterreise antritt. Diejenigen, welche in ein Wirthshaus gehen, mögen gleich zusehen, ob eine Liste der Preise für Kost und Logis, sowie für die einzelnen Mahlzeiten zur Einsicht angeschlagen ist; hiezu ist jeder Wirth, der ein Wirthshaus für Emigranten hält, gesetzlich verpflichtet. Kein Wirth darf einen höheren Preis nehmen, als auf der Preisliste angegeben ist; doch ist es rathsam, für Kost und Logis, sei es per Woche, Tag oder für einzelne Mahlzeiten, besonders zu accordiren, wodurch man in der Regel billigere Preise erhält.

Zur Fortbringung des Gepäcks wende man sich nur an solche Fuhrleute, deren Karren mit einer Nummer versehen sind. Man bemerke sich sorgfältig die Nummer der Karren; dadurch allein ist man im Stande, Betrügereien oder Mißverständnissen auf die Spur zu kommen. Man accordire vorher, ehe man einen Fuhrmann engagirt. Der gesetzliche Preis für eine Karrenladung auf eine Entfernung von ½ Meile ist 31¼ Cents oder 2½ Schilling, für jede fernere halbe Meile ⅓ mehr.

Jedem deutschen Einwanderer wird hierdurch besonders angerathen, vor Abschluß eines Vertrages in Betreff seiner Weiter-

Digitized by Google

reise sich an die „Agentur der Deutschen Gesellschaft", Reade-Straße, zweite Thür von der West-Straße, oder an das „Büreau der Commission zum Schutze der Einwanderer" im Park, zu wenden, wo ihm unentgeltlich jede Auskunft in Betreff der billigsten und sichersten Reisegelegenheiten auf das Bereitwilligste ertheilt wird. Nur dort können sie eines unpartheiischen und zuverlässigen Rathes gewiß sein und durch deren Vermittelung sicher befördert werden. — Bei Abschließung des Vertrages für die Weiterreise haben viele Einwanderer, welche sich nicht an diese Büreaus gewandt oder deren Rath nicht befolgt haben, über Betrügereien und Uebervortheilungen zu klagen gehabt. und leider hat die Erfahrung gelehrt, daß die Einwanderer selbst von ihren deutschen Landsleuten durch falsche Vorspiegelungen irre geleitet worden sind; deshalb hier diese kurze Weisung.

Von Newyork aus giebt es zwei Hauptwege in's Innere. Der Weg nach dem Norden und Westen geht über Albany und Buffalo. Von Albany weiter giebt es zwei Reisegelegenheiten nach Buffalo, die eine ist per Kanal und dauert 7 bis 10 Tage, die andere ist per Eisenbahn, und dauert 24 Stunden. Die Reise nach dem Süden und Westen geht über Philadelphia und Pittsburg. In der Sommerzeit kann man auch über Albany nach Pittsburg reisen.

Bei den Preisen ist die Beköstigung nicht mit einbegriffen, und dadurch ist der Unterschied des Preises zwischen der Reise auf der Eisenbahn und der auf dem Kanal nicht so groß, als er auf den ersten Anblick zu sein scheint. Man muß nämlich die Kosten für die längere Beköstigung berücksichtigen, so wie auch, daß auf dem Kanal nur 50 Pfund Gepäck frei sind, wogegen auf den Dampfschiffen 100 Pfund und auf der Eisenbahn zur Sommerzeit 150 Pfund Gepäck frei sind.

Ohne ganz besondere Gründe und ohne vorher den Rath der „Deutschen Gesellschaft" eingeholt zu haben, unterhandle und bezahle man hier in Newyork für keine weitere Reise, als bis

Digitized by Google

Buffalo oder Pittsburg, und mache an diesen Plätzen einen ferneren Accord für die Weiterreise. Es ist schon vorgekommen, daß hier gekaufte Karten oder Billets auf entfernteren Stationen sich als werthlos befunden haben.

Der Einwanderer hat seine besondere Aufmerksamkeit auf das Gepäck zu richten, damit dasselbe nicht gestohlen wird. Man sehe genau zu, wem man es anvertraut, und folge in der Wahl des Wirthshauses seinem eigenen freien Willen.

Entschließt Euch gleich nach Eurer Ankunft, was Ihr thun wollt und wohin Ihr zu gehen gedenket, und führt diesen Entschluß gleich aus, so lange Ihr noch die Mittel dazu besitzt und ehe Ihr solche in hiesiger Stadt nutzlos verzehrt habt. Trauet nicht den Vorstellungen, welche Euch bei Eurer Ankunft in Newyork von Euren Landsleuten oder vermeintlichen Freunden gemacht werden, die sich Euch anbieten und Euch drängen, die Passage für die Weiterreise zu accordiren und zu bezahlen. Trauet selbst nicht denjenigen, welche sich für Agenten oder Unter-Agenten oder als befindlich im Dienste der „Deutschen Gesellschaft“ auf dem Schiffe oder auf den Straßen und in den Wirthshäusern ausgeben. Ihr findet den Agenten der „Deutschen Gesellschaft“ zuverlässig Reade-Straße, wo Ihr allein den besten und unpartheiischen Rath erhalten werdet. Es giebt leider Personen, die gewissenlos genug sind, die unkundigen fremden Ankömmlinge irre zu leiten, namentlich diejenigen, welche z. B. ausdrücklich wünschen, zur Agentur der Deutschen Gesellschaft geführt zu werden, in andere Büreaus führen, deren Schilder eine ähnliche Bezeichnung haben.

Die vom Staate besonders angestellten Commissäre zum Schutze der Einwanderer, haben ihr Büreau in einem der öffentlichen Gebäude der Stadt, im Park, in der Nähe der City Hall. Ueber der Thür dieses Büreaus ist das Schild mit folgenden Worten: Office of Commissioners of Emigration.

Die „Deutsche Gesellschaft“, deren Präsident zugleich Mitglied obiger Commission ist, hat ihr Büreau in der

Read-Straße, mit einem Schilde: Agentur der Deutschen Gesellschaft. Nur dieses ist das einzige rechte Büreau. Man hüte sich, durch ähnlich lautende Bezeichnungen irre geführt zu werden.

Den Schweizern diene zur Nachricht, daß der Schweizer-Consul, Hr. L. P. de Luze, Nr. 43 New-Str. und der Secretär der Schweizer-Gesellschaft, Hr. A. Guerber, Nr 165 Pearl-Straße wohnt.

Man hüte sich Papiergeld anzunehmen, ehe man die Aechtheit und den Werth desselben beurtheilen kann. Zur Bestreitung der kleinen Reiseausgaben versehe man sich mit amerikanischem Silbergelde, welches bei allen Geldwechslern zu haben ist. Was hier in Amerika ein Schilling genannt wird, ist nur ein halber englischer Schilling oder eine Sixpence Sterling.

☞ Verwahrt diesen Zettel zur Belehrung.

John H. Griscom,
General-Agent der zum Schutz der Einwanderer von der Regierung des Staates Newyork eingesetzten Commission.

Verhaltungsregeln für Auswanderer nach Neworleans.

Die nach Neworleans gehenden Auswanderer müssen ihre Abreise von hier so einrichten, daß sie weder nach Ende Juli, noch vor Anfang November hier eintreffen, weil sie in der Zwischenzeit den Gefahren des gelben Fiebers ausgesetzt sind.

Sie sollten nie ohne einige Geldmittel kommen, um wenigstens die Unkosten ihres ersten Aufenthaltes hier oder im Innern und bis sie anfangen können zu arbeiten und zu verdienen, bestreiten zu können. Auf pekuniäre Unterstützung seitens unserer Gesellschaft dürfen sie keine Rechnung machen, und bei der immer wachsenden Zahl von Einwanderern wird es neuen An-

Digitized by Google

kömmlingen mit jedem Jahre schwieriger, in den Städten Arbeit zu finden.

Wir warnen daher gegen alles unüberlegte Auswandern. Es sind uns viele Fälle vorgekommen, wo Einwanderer, dem bittersten Elende preisgegeben, den leichtsinnig unternommenen Schritt schwer bereut und sich, wiewohl oft vergeblich, bemüht haben, die Mittel zur Rückreise ins Vaterland zu erbetteln.

Wir rathen, Einschiffung über England zu vermeiden, da sich auf Fahrzeugen, die von englischen Häfen auslaufen, sehr häufig Schiffsfieber (Typhus) gezeigt und außerdem nicht selten Klage über schlechte Behandlung und Verproviantirung stattgefunden hat. An Billigkeit des Ueberfahrtspreises hat es England gemeiniglich den Continentalhäfen zuvorgethan. Die so erlangte Ersparung ist aber oft durch Reisekosten nach und langen Aufenthalt in England verloren gegangen. Bei der Einschiffung über England sollte man also, um sicher zu gehen, den Spediteur zur Bezahlung aller Reisespesen und Aufenthaltskosten verpflichten.

Die Contrakte für die Ueberfahrt sollten immer eine Clausel enthalten, kraft welcher die Passagiere nach Ankunft im Hafen zu einem zwei- bis dreitägigen Aufenthalte an Bord berechtigt sind. Man sehe darauf, daß diese Bedingung von dem Capitain des Schiffes gutgeheißen worden ist.

Bei Bezahlung des Ueberfahrtsgeldes am Einschiffungsorte oder an den im Innern Deutschlands etablirten Agentschaften werden die Einwanderer wohlthun, sich zu überzeugen, und in ihren Empfangscheinen für Passage anführen zu lassen, daß das sogenannte Commutations- oder Hospitalgeld in der Passage einbegriffen und nicht durch sie zu zahlen, sondern daß der Capitain und Schiffseigner, oder dessen hiesiger Agent dafür verantwortlich ist. Zu bemerken ist noch, daß Kinder unter 14 Jahren und Bürger der Vereinigten Staaten kein Hospitalgeld zu bezahlen haben. Solche mit Mäklern, Capitainen oder Agenten abgeschlossenen schriftlichen Accorde sollten niemals

Digitized by Google

und unter keinem Vorwande aus den Händen gegeben werden, weil solche den Auswanderern im Fall von Contractbruch hier als Beweisstücke dienen müssen.

Einwanderer sollten niemals schon in Europa Verträge für Inlandpassage abschließen. Erfahrung hat gelehrt, daß sie an Ort und Stelle nicht allein billiger wegkommen, sondern sehr oft in Europa beim Ankauf sogenannter Fahrbillets für Dampfschiff und Eisenbahn durch werthlose und verfälschte Papiere betrogen worden sind.

Sie sollten sich nicht mit unnützen Mobilien und Ackergeräthschaften beschweren, da diese durch die Transportkosten mehr als den hiesigen Einkaufspreis betragen und ohnehin hier in besserer und passenderer Form zu haben sind.

Eben so wenig sind Importationen von Waaren anzurathen.

Ihr Geld sollten sie nicht in Wechsel auf andere Städte anlegen, sondern entweder Wechsel bei Sicht zahlbar auf den hiesigen Platz, oder klingende Münze mitbringen.

An Schiffsbord, während der Reise, müssen die Einwanderer sich streng an die Verordnungen und Befehle des Capitains halten, der Mannschaft bei deren Arbeiten nicht hinderlich sein, ihnen nicht im Wege stehen und insbesondere nicht versuchen, sich selbst Gerechtigkeit zu verschaffen, wenn sie glauben, daß ihnen von Seiten der Mannschaft Unrecht geschah, sondern ruhig den passenden Augenblick abwarten, um ihre Klagen bei dem Capitain vorzubringen.

Unterwegs müssen sie sich der größten Reinlichkeit befleißigen, weil dadurch der Gesundheitszustand befördert, durch das Gegentheil aber gefährdet wird.

Sie werden wohlthun, schon unterwegs an Schiffsbord, je nach dem weitern Bestimmungsorte, wenn sie nach dem Innern gehen wollen, Listen mit Anzahl und Namen der nach einem jeden Orte bestimmten Personen zur sofortigen Abgabe an den Agenten der Deutschen Gesellschaft in Bereitschaft zu halten.

Digitized by Google

Bei Ankunft müssen sie sich nicht dem ersten besten Dollmetscher in die Arme werfen.

Der Agent der Deutschen Gesellschaft von Neworleans besucht sobald als möglich nach Ankunft alle mit deutschen Einwanderern hier eintreffenden Schiffe und bietet seine Dienste an, wofür er, da er von der Gesellschaft besoldet wird, keine Zahlung verlangen darf. Er kann sich durch ein, mit dem Siegel der Gesellschaft versehenes und von dem Präsidenten und Sekretär derselben unterzeichnetes Diplom als Agent legitimiren. Wir fordern die Einwanderer auf, auf Vorzeigung dieser Legitimation zu bestehen, denn gleichzeitig mit ihm, oder vielleicht schon früher als er, finden sich gemeiniglich eine Menge Dollmetscher, Mäkler, Unterhändler und Karrenführer an Bord des Schiffes ein und bieten ebenfalls ihre Dienste an; sie geben sich häufig und betrüglich für Agenten oder Mitglieder der Deutschen Gesellschaft aus, oder suchen wohl gar, den wirklichen Agenten oder die Gesellschaft selbst zu verdächtigen. Wir warnen alle Einwanderer gegen diese Leute, die einzig und allein ihren eigenen Vortheil, nicht aber das Wohl des Einwanderers im Auge haben.

Im Fall der Agent bei Ankunft eines Schiffes durch anderweitige Beschäftigung abgehalten wäre, die Einwanderer an Bord zu sprechen, so sollen sich dieselben, sobald sie an's Land kommen, sogleich nach der Agentur der Deutschen Gesellschaft Nr. 42 Toulouse-Straße begeben, um sich daselbst Rath für ihr ferneres Verhalten, sei es, daß sie in der Stadt bleiben oder nach dem Innern weiterreisen wollen, einzuholen.

Alle thun wohl, an Bord zu bleiben, bis an sie die Reihe zur Untersuchung des Gepäcks durch den Zollbeamten kommt. Man verheimliche dabei nichts; Schmuggeln zieht nicht allein den Verlust der Waare, sondern oft auch Geld- und andere Strafe nach sich. — Gemeiniglich können sie jedoch gleich, d. h. sobald ihr Gepäck durch den Zollbeamten untersucht worden ist,

Digitized by Google

vom Schiff auf's Dampfboot gehen, und haben durchaus auf keine Verzehrung und an keinen Aufenthalt im Wirthshause zu denken.

Allen, die weiter reisen wollen, wird gerathen, nicht ihr Geld und ihre Zeit durch unnützen Aufenthalt in der Stadt zu vergeuden. Demungeachtet aber sollten sie auch nicht in unkluger Eile ihre Weiterreise beschleunigen wollen und dabei etwaige Geschäfte unbeendigt lassen oder sich für deren Besorgung auf andere verlassen.

Die Deck-Passage von hier nach St. Louis ist von 2 bis 2½ Dollars, nach Cincinnati 2½ bis 3 Doll. die Person, selten mehr als 5 Doll., und meistens mit 100 Pfund Gepäck frei. Die Passagiere müssen sich während der Fahrt, die je nach dem Wasserstande 7 bis 14 Tage dauert, selbst beköstigen, wobei wir sie gegen den zu häufigen Genuß von Früchten warnen. Sind eine hinreichende Menge von Passagieren da, so kommt gewöhnlich das Dampfboot langseit des Schiffes, wodurch der Fuhrlohn erspart wird. Müssen aber Karren zur Fortschaffung des Gepäcks angewendet werden, so bemerke sich ein Jeder sorgfältig die Nummer derselben und accordire vorher den Lohn, der je nach der Entfernung 25 Cents bis 1 Doll. ist.

Man zahle die Inland-Passage nicht eher, als bis sie durch den Capitain eingefordert wird, welches gemeiniglich unterwegs geschieht, und versäume nicht, die vom Agenten der Deutschen Gesellschaft empfangene Karte dabei abzugeben. Unterwegs lasse man sich nicht durch die Einflüsterungen vorwitziger Rathgeber von der einmal eingeschlagenen Reiseroute abwendig machen.

Einwanderer müssen sich niemals auf Ankäufe von Ländereien oder ähnliche Contracte einlassen, so lange sie nicht Gelegenheit haben, sich persönlich von der Güte, Lage und Paßlichkeit des zu kaufenden Gegenstandes zu überzeugen.

Wollen sie Verwandte oder Bekannte aufsuchen, so müssen sie sich vor ihrer Abreise genau mit deren Wohnort und der zu

Digitized by Google

nehmenden Reiseroute bekannt machen, weil sie sonst in diesem großen Lande, wo oft der nächste Nachbar zehn bis zwanzig Meilen entfernt wohnt, auf viele Schwierigkeiten in der Erreichung ihres Zweckes stoßen dürften.

Diejenigen, welche in der Stadt bleiben wollen, insbesondere wenn ihre Geldmittel schwach sind, müssen nicht darauf bestehen, nur in dem erlernten Fache oder Handwerk arbeiten zu wollen. Sie werden wohl thun, das erste vorkommende Anerbieten anzunehmen, bis sie sich die Sprach- und Lokalkenntnisse erworben haben und dann leichter für sich selbst sorgen können.

Einwanderer müssen nie ihre Pässe, Heimaths-, Heiraths-, oder Tauf-Scheine, noch ihre Ueberfahrts-Verträge verwahrlosen. Der Verlust solcher Documente hat häufig große Unannehmlichkeiten verursacht.

Die Deutsche Gesellschaft unterhält Nr. 42 Toulouse-Straße ein Nachweisungsbureau, wo Arbeitsuchenden unentgeltlich offene Stellen und Beschäftigung, wenn solche zu haben sind, nachgewiesen werden.

Dabei ist zu bemerken, daß bei der zunehmenden Einwanderung es mit jedem Jahre schwieriger wird, Arbeit in den Städten zu finden, besonders für diejenigen, welche harter Arbeit nicht gewachsen sind.

Neworleans, 1. Juni 1852.

Die Direction der deutschen Gesellschaft von Neworleans.

Verhaltungsregeln bei der Ankunft in Philadelphia.

Vornehmlich sind alle mittellosen, Arbeit suchende Auswanderer darauf aufmerksam zu machen, wenn möglich nicht im Spätherbste von dort abzugehen, da hier im Winter selten Arbeit zu bekommen ist. Der Einwanderer wird, wenn im Winter

Digitized by Google

ankommend, oft in eine traurige Lage gesetzt, und ebenfalls ist die Weiterreise in das Innere des Landes zur Winterzeit mit vielen Unannehmlichkeiten verknüpft, und mit viel höheren Kosten verbunden als im Sommer, denn während der Einwanderer in den Monaten März bis November per Canal zu 4½ Dollar bis Pittsburg gehen kann, ist er während der Monate December, Januar und Februar einzig und allein auf die Eisenbahn angewiesen, die 10 Dollar Passage berechnet.

Auswanderer, die keine Professionisten oder Landbauer sind, haben in der ersten Zeit mit manchen Schwierigkeiten zu kämpfen, um ein passendes Unterkommen zu finden.

Wir möchten den Auswanderer warnen, weder in Deutschland noch gleich nach seiner Ankunft in Amerika Land anzukaufen, indem schon viele ihre Uebereilung dadurch zu büßen hatten, daß sie ihr Eigenthum in Folge schlechten Kaufbriefes oder unpassenden schlechten Landes verloren.

Es ist denjenigen anzuempfehlen, die nach dem Innern des Landes weiter zu reisen gedenken, in Europa ihre Passage nicht weiter als bis zum Landungsplatze in Amerika zu accordiren, da manchmal die in Deutschland gemachten Accorde für das Innere des Landes von den hiesigen Transportationshäusern nicht anerkannt worden, auch oftmals die Einwanderer unverhergesehener Umstände halber von ihrem Vorhaben abstehen und dann meistens Alles verlieren, was sie bezahlt haben. Wenn Auswanderer für ihre Baarschaften Wechsel auf Plätzen in den Vereinigten Staaten nehmen, wo sie nicht gesonnen sind zu verweilen, so ist es räthlich, daß sie nur solche Wechsel kaufen, die bei Vorzeigung zahlbar sind. Es kamen oft Fälle vor, wo der Einwanderer 8 — 14 Tage im Wirthshause liegen mußte, um die Verfallzeit seines Wechsels abzuwarten. Dem Auswanderer, der sich an Bord eines solchen Schiffes einschifft, das nicht regelmäßig in der Passagierfahrt beschäftigt wird, dürfte anzuempfehlen sein, sich die Bedingungen der Ueberfahrt von seinem Schiffsexpedienten unterschreiben zu lassen, damit falls dem Contracte nicht nachgekommen wor-

Digitized by Google

den wäre, der Capitain des Schiffes verantwortlich gemacht werden kann.

Alle Auswanderer, die direct oder indirect auf hier kommen, mögen sich zu jeder Zeit bei dem Agenten der hiesigen Deutschen Gesellschaft, Herrn L. Herbert, Nr. 74 Nord zweite Straße, Raths erholen, der bereitwillig jedem Einwanderer seine Dienste unentgeltlich widmen wird. Die Pflichten des Agenten bestehen darin, dem Einwanderer zu seiner Weiterreise behülflich zu sein, bei Uebervortheilungen sich seiner anzunehmen, und nöthigenfalls gegründete Klagen den Händen des Rechtsanwalts der Gesellschaft zu übergeben.

Auch hält der Agent ein Nachweisungsbüreau für Arbeit suchende Deutsche, vermittelst dessen

im Jahre 1849 . . . . . 1131 Personen
u. " " 1850 . . . . . 837 "

Arbeit verschafft wurden. — Er untersucht die Umstände hülfsbedürftiger und kranker Einwanderer und berichtet darüber den Beamten der Gesellschaft, die nach Maßgabe des Falles die Leiden ihrer Landsleute entweder durch Unterstützung oder Gewährung freier Medicin und ärztlicher Hülfe zu mildern suchen.

Anleitung und Rath für Auswanderer nach Texas.

1) Die beste Zeit zum Auswandern nach Texas ist, möglichst spät im Herbst, von Mitte September an, und möglichst früh im Frühjahr, d. h. sobald der Winter die Expedition der Schiffe erlaubt; — wer vor dem 15. September oder nach dem 15. März nach Texas reis't, läuft Gefahr, dort angekommen, zu erkranken, oder hat doch wenigstens durch Hitze und Mosquitos sehr zu leiden.

2) Es ist häufig der Fall, daß Auswanderer eine Menge alter, unnützer Gegenstände mit in die neue Welt hinaus neh-

Digitized by Google

men; es ſollte aber bedacht werden, daß Raum oder Gewicht auf dem innern oder dem andern Theil des Weges bei der Weiterreiſe in's Innere theuer bezahlt werden müſſen, und daß faſt alle Haus- und Feldgeräthe in Texas, wie überhaupt in den Vereinigten Staaten, beſſer und dabei nicht viel theurer ſind, als in Deutſchland.

3) Die Effecten ſind den allgemeinen Zollgeſetzen unterworfen, nach welchen nur Gegenſtände, die zum perſönlichen Gebrauch beſtimmt und ſchon gebraucht ſind, von der Bezahlung des Zolls eine Ausnahme machen. Die Reviſion der Effecten durch die Zollbeamten geſchieht an Bord.

4) Der erſte Gang, den der Auswanderer, beſonders der weiterreiſende, nach ſeiner Ankunft in Galveſton macht, ſollte nach dem Conſignateur oder Addreſſat des Schiffes ſein, mit welchem er gekommen, damit dieſer im Stande ſei, wenn es gewünſcht wird, die nöthige Auskunft über alles Wiſſenswerthe als Zeit, Gelegenheit und Preis der Weiterreiſe u. ſ. w. zu geben, und unnöthige Koſten, durch Aufenthalt in dem Hafenorte, vermieden werden. Entſtehen Mißhelligkeiten, ſo wende man ſich ſofort an den Conſul ſeines Landes oder, wenn ein ſolcher fehlt, an einen anderen deutſchen Conſul.

5) Die nach einer und derſelben Gegend im Innern beſtimmten Auswanderer ſollten ſchon unterwegs an Bord eine Liſte mit Anzahl, Namen und Alter Aller in derſelben Richtung Weiterreiſenden anfertigen, zur ſofortigen Abgabe an den Conſignateur des Schiffes in dem Hafenorte.

Um von Galveſton weſtlich in's Innere von Texas zu reiſen, giebt es zwei Wege:

1) via Houſton, die Galveſton-Bay und den Buffalo-Bayou hinauf, 50 engl. Meilen, pr. Dampfboot, Tranſitzeit 7 bis 8 Stunden, Gelegenheit täglich, Deckpaſſage 1½ Dollar, Kajüte 3 Dollar, excluſive Beköſtigung, für welche Deckpaſſagiere ſelbſt zu ſorgen haben;

Digitized by Google

2) via Matagorda Bay (Indianola) pr. Seedampfschiff, 120 Meilen, Transitzeit: 12 bis 14 Stunden, Gelegenheit: zweimal wöchentlich, Deckpassage: 2 bis 3 Dollar für Erwachsene, 1 Dollar für Kinder, Cajüte 5 Dollar, ohne Beköstigung.

Sowol in Houston, als in Indianola findet man in der Regel sofortige Frachtfuhr-Gelegenheit für's Innere des Landes, ebenso gehn gute Personenposten regelmäßig von Indianola, wie von Houston, nach New-Braunfels und San Antonio.

Auch nach anderen Küsten-Punkten von Texas, wie nach Sabine-Paß, Corpus Christi und nach Point Isabel am Rio Grande findet man in Galveston gute Schiffsgelegenheit.

In allen Fällen, sei es am Bord von Schiffen oder auf dem Landtransporte thut der Auswanderer wohl, auf sein Gepäck selbst zu achten.

7) Ueberall im Lande ist die Beobachtung einer geregelten Lebensweise, namentlich der Diät, nothwendig. Man poche nicht auf die bisherige gute Gesundheit, sondern suche dieselbe an das ungewohnte Klima zu gewöhnen. Man vermeide Anfangs hauptsächlich den übermäßigen Genuß frischen Obstes und hüte sich vor Allem vor Melonen, welcher Art sie auch sein mögen.

Polizeiliche Bekanntmachung.

Da unter denen, welche zum Zweck der Auswanderung in einen andern Welttheil hieher kommen, sich oft Personen befinden, welchen es an den erforderlichen Geldmitteln fehlt, und Fälle der Art, vermuthlich durch Mißverstehen der in öffentlichen Blättern erschienenen die Auswanderung nach Peru betreffenden Ankündigungen hiesiger Schiffs-Expedienten, in jüngster Zeit häufiger vorgekommen sind, so sieht sich die Polizei-Direction veranlaßt, hiedurch alle, welche die Absicht haben, über Bremen in einen andern Welttheil auszuwandern, zu warnen,

Digitized by Google

nicht ohne die zur Bezahlung der Ueberfahrtskosten und zur Bestreitung ihrer anderweitigen Bedürfnisse hinreichenden Geldmittel hieher zu kommen, indem ihnen sonst der Aufenthalt hier nicht gestattet werden kann, sie vielmehr ohne Weiteres in ihre Heimath werden zurückgewiesen werden.

Bremen, den 7. October 1851.

Die Polizei-Direction.

Obrigkeitliche Verordnung

wider Belästigungen der auf der Eisenbahn und Dampfschiffen hier ankommenden Reisenden und wider unerlaubte Zuweisungen von Schiffspassagieren.

Dem Senat ist zur Kunde gebracht, daß die argen Belästigungen der auf der Eisenbahn und den Dampfschiffen ankommenden Reisenden, ungeachtet des erst durch die obrigkeitliche Verordnung vom 25. November 1850 dagegen erlassenen Verbots, sich, zum Theil in noch ausgedehnterem Maße, wiederholt haben, und findet Er sich daher veranlaßt, die Bestimmungen der gedachten Verordnung nicht bloß in Erinnerung zu bringen, sondern dieselben, unter Berücksichtigung der ihm berichteten neuern Vorgänge, zu erweitern und demgemäß das Folgende zu verordnen:

1.

Es wird Allen, ohne Unterschied, auf's Strengste verboten, die ankommenden Reisenden, sei es am Bahnhofe, am Landungsplatze der Dampfschiffe oder sonstigen Orten irgendwie mit Anfragen, Anpreisungen ꝛc. zu behelligen oder gar zu versuchen, sie für ein Wirthshaus, eine Schiffsgelegenheit, ein Fuhrwerk oder einen sonstigen Geschäftsbetrieb zu gewinnen, indem darin den Reisenden durchaus freie Wahl zu lassen ist, unbeschadet der obrigkeitlich genehmigten Wirksamkeit des Nach-

Digitized by Google

weisungsbüreaus für Auswanderer, welches dabei seine Angestellten und andere ihm geeignet scheinende Personen zu verwenden befugt bleibt.

2.

Wer diesem Verbote entgegen handelt, verfällt in eine Geldstrafe bis zu 10 Thlr. oder verhältnißmäßige Gefängnißstrafe. In Wiederholungsfällen wird diese Strafe nicht nur verschärft werden, sondern auch außerdem für die Schuldigen die Folge haben, daß die ihnen etwa zur Wirthschaft oder zu einem andern Gewerbe ertheilte Concession, die Zulassung zur Theilnahme an der Droschkenfahrt oder die Anstellung als Kofferträger zurückgenommen, und den in einem Dienstverhältnisse stehenden Fremden die Fortsetzung dieses Verhältnisses und der Aufenthalt hieselbst nicht ferner gestattet werden wird.

3.

Für das Zuweisen und Zuführen der Reisenden zu Handel- oder Gewerbetreibenden, um deren Geschäfte Abnehmer zu verschaffen, darf Niemanden eine Vergütung in Geld oder Geldeswerth, wenn auch nur mittelbarer Weise, geleistet oder versprochen werden, und zieht jede Uebertretung dieses Verbots sowol für den, welcher sich eine solche Vergütung hat leisten oder versprechen lassen, als auch, sofern der Reisende nicht etwa selbst dazu verleitet sein sollte, für jeden Andern, welcher sie geleistet oder versprochen hat, eine nach den Umständen zu ermessende Strafe nach sich.

4.

Wegen der unerlaubten Zuweisung von Schiffspassagieren und desfallsigen Vergütungen wird noch besonders auf das in §. 7 der obrigkeitlichen Verordnung vom 9. April 1849 enthaltene Verbot und die für dessen Uebertretung daselbst angedrohten Strafen verwiesen.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats vom 19. und publicirt am 22. März 1852.

Digitized by Google

Polizeiliche Warnung.

Bekanntlich sind hieselbst, wie in vielen andern Städten, Agenten von Geschäftsleuten nordamerikanischer Häfen bemüht, den Auswanderern Billets zur Weiterbeförderung, (auf Eisenbahnen, Dampfschiffen, Canalböten) von dem überseeischen Landungsplatze nach dem Bestimmungsorte im Innern zu verhandeln.

Da nun dieser Handel, wie die Erfahrung gelehrt hat, zu großen Unzuträglichkeiten führt; indem die der dortigen Verhältnisse unkundigen Auswanderer, welche zur Annahme solcher Billets verleitet werden, nicht selten sich arg getäuscht fanden, so achtet sich die Polizeidirection im Interesse der Auswanderer verpflichtet,

diese dringend zu warnen, sich schon vor ihrer Ankunft im überseeischen Hafen auf dergleichen Verbindlichkeiten wegen ihrer Weiterbeförderung ins Innere einzulassen, — und ihnen vielmehr zu empfehlen, in Newyork, Neworleans, Baltimore und Philadelphia sich ausschließlich des unentgeltlichen Rathes der Agenten der Deutschen Gesellschaft zu bedienen.

Uebrigens wird es hoffentlich nur der Erinnerung bedürfen, daß es hier Jedermanns Pflicht sei, den Auswanderern, welche ihrer Weiterbeförderung halber vertrauensvoll zu uns kommen, mit Rath und That beizustehen und von ihnen allen Nachtheil nach Kräften abzuwenden, um Alle und Jede, besonders aber Schiffsexpedienten, Schiffsmäkler und Gastwirthe nicht blos von dem Verkaufsbetriebe mit solchen Billets sowie von jedweder Beihülfe zu solchem Billethandel abzuhalten, sondern auch zur Mitwirkung dahin zu veranlassen, daß die Auswanderer die obige Warnung erfahren und beachten.

Die unterzeichnete Behörde glaubt deshalb für jetzt von weiteren Maßregeln absehen zu dürfen, verordnet jedoch, um ihre Warnung möglichst zu allgemeiner Kunde der Betheiligten

Digitized by Google

zu bringen, daß die Schiffsexpedienten und Schiffsmäkler in ihren Geschäftslocalen, die Gastwirthe, welche Auswanderer logiren, in ihren Gasthäusern an augenfälliger Stelle Ein Exemplar dieser polizeilichen Warnung anzuschlagen haben.

Bremen, den 18. October 1851.

Die Polizei-Direction.

Obrigkeitliche Verordnung.

Revidirte Verordnung wegen Beförderung von Schiffspassagieren vom 9. April 1849.

Nachdem die bestehenden Verordnungen in Betreff der Beförderung von Schiffspassagieren einer Revision unterzogen worden, so verordnet der Senat in Gemäßheit der von ihm und der Bürgerschaft darüber gefaßten Beschlüsse hierdurch das Folgende:

§. 1.

Die Befugniß, Schiffspassagiere nach einem überseeischen Hafen anzunehmen oder zu befördern, steht nur demjenigen zu, welcher das bremische Bürgerrecht mit Handlungsfreiheit besitzt, und welcher, sofern die Annahme oder Beförderung Zwischendeckspassagiere betrifft, eine von der Inspection und Deputation bei den Mäklern genehmigte Caution geleistet hat.

§. 2.

Diese Caution ist für die Summe von Fünf Tausend Thalern durch Pfänder, baar oder durch Bürgen zu beschaffen und erstreckt sich auf alle Verbindlichkeiten, welche Demjenigen, der Schiffspassagiere annimmt oder befördert, allen Passagieren oder dem Staate gegenüber obliegen, namentlich auch auf die Bezahlung etwaniger Assecuranz-Prämien und Strafen.

§. 3.

Die Annahme von Passagieren für ein bestimmtes Schiff, so wie die Ankündigung eines Schiffes in öffentlichen Blättern

Digitized by Google

für Passagiere darf nur vom Rheder oder vom Correspondenten geschehen und von Dritten nur in ihrem Auftrage oder mit ihrer Genehmigung und nur von solchen Personen, welche den Erfordernissen der §§. 1 und 2 genügt haben.

§. 4.

Die Vermittlung der Passagierannahme steht ausschließlich den Schiffsmäklern zu; ihre Courtage beträgt vier Procent des Passagegeldes.

§. 5.

Den hiesigen Schiffsmäklern ist zwar gestattet, Passagiere zum Zweck ihrer demnächstigen Verschiffung anzunehmen oder für ihre Rechnung annehmen zu lassen, und die wegen ihrer Beförderung nöthigen Verträge einzugehen, sie haben dieselben jedoch demnächst an eine zu diesem Geschäfte nach §. 1 befugte Person, welche für die Befolgung der Vorschriften dieser Verordnung verantwortlich ist, und die Expedition des Schiffs besorgt, zur endlichen Verschiffung zu überlassen, und sich deshalb mit den Passagieren zu verständigen.

Im Uebrigen bleiben die bisherigen Vorschriften über den Geschäftsbetrieb der Schiffsmäkler in Kraft.

Allen denen, welche nach §. 1 dieses Gesetzes zur Betreibung dieses Geschäfts befugt sind, bleibt es indessen unbenommen, ohne Dazwischenkunft eines Schiffsmäklers auf ihren Namen Ueberfahrtsverträge abzuschließen.

§. 6.

Jeder, welcher, es sei im bremischen Staatsgebiete oder auswärts, einen Schiffspassagier annimmt oder annehmen läßt, muß demselben sofort einen Schein über diese Annahme zustellen oder zustellen lassen, auf welchem stets die Vor- und Zunamen des oder der Angenommenen, und die Summe, wozu die Ueberfahrt bedungen und wie viel davon bereits bezahlt worden, ferner das etwa im Bestimmungshafen zu entrichtende Armengeld und endlich der Expeditionstag, an welchem die Passagiere von Bremen abgehen müssen, anzugeben sind.

Digitized by Google

Diese Annahmescheine dienen den Passagieren zu ihrer Legitimation, und wird das etwa weiter Erforderliche hier darauf bemerkt. Ein Umtausch derselben gegen neue Scheine ist nicht gestattet.

§. 7.

Da sich manche Personen ordnungswidrig damit befaßt haben, hier ankommende Auswanderer durch Ueberredungen und Vorspiegelungen für ein Schiff zu gewinnen, und dem Expedienten desselben oder dem von ihm mit der Besorgung beauftragten Schiffsmäkler gegen eine Vergütung zuzuweisen, die Abstellung dieses Unfugs aber zur Aufrechthaltung der Ordnung überhaupt und der gegen unberechtigte Vermittler gerichteten Vorschriften insbesondere, sowie im Interesse der Auswanderer und der Schiffsexpedienten durchaus nothwendig ist, so wird in dieser Hinsicht das Folgende verordnet;

a. Es ist verboten, Vorstehendem zuwider einen Passagier einem Dritten zuzuweisen oder zuzuführen, um dadurch die Annahme desselben für ein Schiff zu bewirken, und sich dafür eine Vergütung an Geld oder Geldeswerth, wenn auch nur mittelbarer Weise, leisten oder versprechen zu lassen, und zwar ohne Unterschied, ob die Vergütung auf einzelne Fälle oder auf einen fortgesetzten Betrieb der Art sich bezieht und ohne Unterschied, von wem dieselbe ihm gegeben oder verheißen werden mag.

Jede Uebertretung dieses Verbots zieht sowol für den, welcher sich eine solche Vergütung hat leisten oder versprechen lassen, als auch, sofern nicht etwa der Passagier selbst dazu verleitet sein sollte, für jeden Andern, welcher sie geleistet oder versprochen hat, eine nach den Umständen zu ermessende Strafe nach sich.

b. Die nämliche Strafe trifft Jeden, welcher einen Passagier für ein Schiff oder für einen Schiffsexpedienten oder Schiffsmäkler durch unwahre Vorstellungen zu gewinnen sich bemüht, oder welcher einen Passagier, von dem er weiß, daß

Digitized by Google

er bereits von einem Andern für die Ueberfahrt angenommen ist, diesem auf irgend eine Weise abspenstig zu machen sucht.

c. Insbesondere wird es allen Gast- und Schenkwirthen im ganzen Staatsgebiete, bei der nämlichen Strafe und den Umständen nach bei Verlust ihrer Concession, zur Pflicht gemacht, nicht nur selbst keine unerlaubte Handlungen der Art sich zu Schulden kommen zu lassen, sondern auch sorgfältig und streng darauf zu halten, daß Solches nicht von ihren Dienstboten oder sonstigen Angehörigen geschehe.

§. 8.

Für die hier ankommenden Schiffspassagiere, namentlich für die Auswanderer, sowie für diejenigen, welche sie beherbergen, kommen die jedesmal bestehenden polizeilichen Vorschriften zur Anwendung.

§. 9.

Deserteure und Militairpflichtige deutscher Bundesstaaten, desgleichen Personen, welche sich wegen begangener Verbrechen oder Vergehen der Strafe zu entziehen suchen, sowie mit ansteckenden Krankheiten Behaftete, Verkrüppelte oder sonstige Hülflose dürfen nach einem überseeischen Hafen nicht befördert werden.

Das nämliche Verbot trifft die Beförderung solcher Personen, welche von Straf- oder Armenanstalten nach den Vereinigten Staaten von Amerika geschickt werden sollen.

Im Betretungsfalle werden alle solche Personen im polizeilichen Wege in ihre Heimath zurückgeschickt.

Wer wissentlich diesem Verbote entgegenhandelt, verfällt nicht nur in eine angemessene Strafe, sondern ist auch für alle dem Staate deshalb etwa entstehenden Kosten verantwortlich.

§. 10.

Die Schiffsmäkler sind bei Vermeidung gleicher Nachtheile angewiesen, sich jeder Abschließung von Ueberfahrtsverträgen für solche Personen (§. 9) zu enthalten. Auch haben sie, sobald sie in Erfahrung bringen, daß die durch sie angenommenen

Digitized by Google

Passagiere-Individuen der erwähnten Art seien, dieses der Polizeibehörde anzuzeigen, und deren weitere Anordnungen zu befolgen.

§. 11.

Wer als Rheder, Correspondent oder Befrachter ein Schiff expedirt, für welches wenigstens fünf und zwanzig Cajüts- oder Zwischendeckspassagiere zur Ueberfahrt nach einem überseeischen Hafen angenommen sind, hat der Inspection ein vollständiges Verzeichniß sämmtlicher Passagiere, mit Angabe des Geburtslandes und Bestimmungsorts, sowie, ob sie in der Cajüte oder im Zwischendecke befördert werden sollen, einzureichen und dasselbe mit einer Erklärung zu versehen,

daß sich nach seinem besten Wissen unter den auf diesem Verzeichnisse stehenden Personen keine befinden, deren Beförderung durch §. 9 dieses Gesetzes verboten ist, und daß er auch keine solche Personen wissentlich damit befördern wolle.

Soweit die Annahme der Passagiere durch einen Schiffsmäkler oder dessen Agenten geschehen ist, hat der Schiffsmäkler eine gleiche Erklärung auf seinen Bürgereid beizufügen.

§. 12.

Die Einreichung des mit dieser Erklärung versehenen Verzeichnisses muß vor Ablauf von 8 Tagen, nachdem das Schiff expedirt worden, erfolgt sein; später angenommene Passagiere sind in gleicher Weise nachträglich der Inspection zur Anzeige zu bringen.

§. 13.

Ein mit obigem Verzeichnisse gleichlautendes Verzeichniß der Passagiere ist vom Schiffsexpedienten stets dem Capitain einzuhändigen, welcher die etwa noch nachträglich von ihm selbst angenommenen Passagiere darauf zu verzeichnen und davon, bevor das Schiff in See geht, unter gleichmäßiger eidlicher Erklärung die Aufgabe der Inspection, oder einem der Aemter Vegesack oder Bremerhaven zu machen hat.

Digitized by Google

Die Aemter haben wegen dieser hinzugekommenen Passagiere der Inspection die erforderliche Anzeige zu machen.

§. 14.

Der Capitain darf nur solche Passagiere, welche auf dem Verzeichnisse gleich anfänglich namhaft gemacht oder unter Nachholung der erwähnten Erklärung nachträglich hinzugefügt sind, mit dem Schiffe befördern.

§. 15.

Jeder Schiffsexpedient, oder wer sonst sich zur Beförderung von Schiffspassagieren verflichtet hat, ist verbunden, dieselben von der Zeit des Eintritts seiner Verpflichtung zu ihrer Beförderung mit dem Seeschiffe an für das Unterkommen und für den Unterhalt der Passagiere zu sorgen, und ist dafür nicht blos diesen, sondern auch dem Staate verantwortlich.

§. 16.

In Ansehung der Zahl der zu verschiffenden Passagiere bedarf es für die nach einem Hafen der Vereinigten Staaten von Amerika zu expedirenden Schiffe für jetzt keiner Vorschrift, da durch die dortigen Gesetze einer Ueberfüllung der Schiffe genügend vorgebeugt ist.

In Betreff der nach andern Häfen bestimmten Schiffen gilt dagegen die Bestimmung, daß für jeden Zwischendeckspassagier ein Raum von zwölf Quadratfuß Oberfläche des Passagierdecks, welcher durch Frachtgut nicht beengt werden darf, geliefert werden muß.

Die genaue Aufgabe und Nachweisung des im Zwischendecke vorhandenen, für die Zwischendeckspassagiere bestimmten Raumes ist, bevor letztere an Bord gehen, der Inspection einzureichen.

§. 17.

Jeder Rheder oder Correspondent, oder, wenn das Schiff einem Dritten mittelst eines Befrachtungscontracts im Ganzen oder doch für sämmtliche Passagiere zur Disposition gestellt worden ist, der Befrachter oder Expedient hat dafür zu sorgen,

Digitized by Google

daß das Schiff in einem für die beabsichtigte Reise und den gedachten Zweck völlig tüchtigen Zustande sich befinde, vorschriftsmäßig ausgerüstet und mit gesundem, haltbarem und hinreichendem Proviante versehen werde.

Sofern aber mit demselben Zwischendeckspassagiere befördert werden sollen, tritt nicht nur die Verpflichtung, sich mit den erforderlichen Bescheinigungen zu versehen und solche zu rechter Zeit der Inspection einzuliefern, hinzu, sondern es kommen dann auch hinsichtlich desselben noch die folgenden Vorschriften der §§. 18 bis 26 incl. zur Anwendung.

§. 18.

Für die Einrichtung der zur Passagierfahrt bestimmten Schiffe gelten folgende Vorschriften:

a. Das Zwischendeck muß, von Deck zu Deck, mindestens sechs Fuß hoch, und das Deckholz mindestens 1½ Zoll dick sein;

b. auf jedem Schiffe muß für hinreichende Ventilation gesorgt sein und dieselbe während der Reise gehörig unterhalten werden;

c. führt das Schiff mehr als 125 Passagiere, so müssen mindestens vier Privés vorhanden sein;

d. die Kojen und sonstigen Schlafstellen der Passagiere sind von trockenem Holze ohne scharfe Kanten bequem einzurichten, und dürfen nicht mehr als zwei Reihen über einander angebracht werden. Sie müssen mindestens 6 Fuß Länge im Lichten haben, und 18 Zoll Breite für jede Person enthalten, die untersten auch wenigstens 4 Zoll vom Deck entfernt sein;

e. das Schiff ist mit dem nöthigen Kochapparat und dem zum Vertheilen der Speisen erforderlichen Geschirr, sowie mit einer richtigen Waage und bremischen Gewichten zu versehen;

f. das Zwischendeck muß regelmäßig von Dunkelwerden an bis zu Sonnenaufgang mittelst wenigstens zweier Laternen erleuchtet werden.

Digitized by Google

§. 19.

Die Ausrüstung und Verproviantirung eines jeden solchen Schiffes muß für die wahrscheinlich längste Dauer der Reise erfolgen.

Als eine solche wird angenommen:

a. für Reisen nach einer Gegend nördlich vom Aequator die Zeit von . . . . . 13 Wochen,

b. für Reisen nach einer Gegend, wobei der Aequator passirt wird, jedoch nicht über Cap Horn und Cap der guten Hoffnung hinaus, die Zeit von 17 „

c. für Reisen nach einer Gegend über Cap Horn und Cap der Guten Hoffnung hinaus, wenn der Aequator nicht zum zweiten Male passirt wird, die Zeit von . . . . . 26 „

d. für Reisen nach einer Gegend, wobei der Aequator zwei Mal passirt wird, die Zeit von . . . 30 „

§. 20.

Zur Verproviantirung muß, was die Hauptartikel betrifft, außer dem Proviante für die Schiffsmannschaft, im Durchschnitte für jeden Passagier ohne Unterschied des Geschlechts und Alters wenigstens mitgenommen werden:

	für die Reise von 13 Wochen.	17 W.	26 W.	30 W.
a. an Fleisch 2½ ℔ für die Woche	32½ ℔	42½ ℔	65 ℔	75 ℔
b. an Speck, wenn es gesalzen ist, 1 ℔ für die Woche	13 „	17 „	26 „	30 „
oder wenn es geräuchert ist, ¾ ℔ für die Woche	9¾ „	12¾ „	19½ „	22½ „

(Sollte in einzelnen Fällen ein anderes Ver-

Digitized by Google

hältniß zwiſchen Fleiſch und Speck vorgezogen werden, ſo iſt dabei nach dem Maßſtabe zu verfahren, daß 1 ℔ Fleiſch gleich ¾ ℔ geſalzenen oder ½ ℔ geräucherten Speck geachtet wird, ohne daß übrigens bei dieſen verſchiedenen Gewichtsbeſtimmungen die Pökel in Anſchlag gebracht werden darf.)

c. an **Brod** 5 ℔ und zwar:				
weißes 2 ℔ für die Woche	26 ℔	34 ℔	52 ℔	60 ℔
ſchwarzes 3 ℔ für die Woche	39 „	51 „	78 „	90 „
falls nicht ein anderes Verhältniß verabredet iſt.				
d. **Butter** ⅜ ℔ für die Woche	4⅛ „	6⅜ „	9¾ „	11¼ „
e. **Waſſer**, in gut ausgebrannten, ſüßen Fäſſern, im Ganzen . .	1⅙ Orh.	1½ Orh.	2⅓ Orh.	2¾ Orh
(Iſt das Schiff aber nach einer Gegend beſtimmt, wobei es den nördlichen Wendekreis paſſirt, wohin auch Neworleans und Texas gerechnet werden, im Ganzen.	1⅓ „	1½ „	2⅓ „	2¼ „

Digitized by Google

f. an Mehl, Hülsenfrüchten, Schelbegerste, Reis, Sauerkohl, Pflaumen, zusammen im Ganzen	35 ℔	46 ℔	70 ℔	81 ℔
g. an Kartoffeln, im Ganzen . . . . . (werden weniger Kartoffeln mitgegeben, so ist das sub f. erwähnte Quantum verhältnißmäßig zu erhöhen).	1½ Vtl.	2 Vtl.	3 Vtl.	3½ Vtl.
h. Syrup . .	1½ ℔	2 ℔	3 ℔	3½ ℔
i. Kaffee . .	1½ "	2 "	3 "	3½ "
k. Cichorien	1¼ "	1⅝ "	2½ "	3 "
l. Thee	⅕ "	¼ "	⅖ "	½ "
m. Essig . . .	2 Quart	2⅔ Q.	4 Q.	4⅔ Q.

n. Sago, Wein, Zucker, Pflaumen, Grütze, Hering, Medicamente für Kranke und Kinder ein hinreichendes Quantum nach Verhältniß der Anzahl der Passagiere und der Zeit der längsten Dauer der Reise.*)

§. 21.

Verzögert sich nach Aufnahme der Passagiere der Abgang des Schiffes länger als 14 Tage, so muß der Proviant wieder ergänzt werden.

§. 22.

Bei Reisen, deren längste Dauer im §. 19 zu 26 und 30 Wochen angenommen worden, genügt die Mitnahme eines Quantum Wasser für 17 Wochen, wenn der Expedient der Inspec-

*) Anmerkung. Die verschiedenen Häfen verproviantiren ihre Schiffe nach Newyork wie folgt:

Digitized by Google

Artikel.	Bremen. Gemäß Obrigkeitlicher Verordnung vom 7 9. April 1849. Für alle Passagiere über 1 Jahr auf 13 Wochen berechnet.	Hamburg. Nach der Senats-Verordnung vom 4. Febr. 1848. Für Passagiere über 8 Jahre auf 13 Wochen berechnet.	Havre. Für alle Passagiere über 5 Jahre auf 70 Tage.
Fleisch	32½ ℔	31⅔ ℔	14 ℔ Schinken
Speck	13 ℔	12½ ℔	—
Brod	26 ℔ weiß und 39 „ schwarz	62⅕ ℔	40 ℔ weiß
Butter	4⅞ ℔	4¾ ℔	4 ℔
Wasser	1⅙ Oxh.	1 Oxh.	—
Mehl, Hülsenfrüchte, Schalgerste, Reis, Sauerkohl, Pflaumen	35 ℔	44 ℔	5 ℔ Reis
Buchweizen-Mehl	—	—	—
Hafer-Mehl	—	—	—
Kartoffeln	1½ Viertel — 10 ℔	6½ Spind — ca. 11 ℔	1 Hectolitre — 40 ℔
Syrup	1½ ℔	1½ ℔	—
Caffee	1½ ℔	1¾ ℔	—
Cichorien	1¼ ℔	—	—
Thee	⅕ ℔	¼ ℔	—
Essig	2 Quart	2 Viertel	2 Litres — 1¾ Quart
Sago, Wein, Zucker ꝛc. und Medicamente	Hinreichend	Hinreichend	2 ℔ Salz
Heeringe, Hafergrütze, Wachholderbeeren, Holz, Steinkohlen, Lampenöl Dochtgarn, Besen, Haidquaste	Hinreichend	—	—
Feste Nahrungsstoffe auf 13 Wochen nach Bremer Gewicht berechnet	155½ ℔	161 7/10 ℔	131⅓
Bemerkungen.	Für jede Person, Kinder eingeschlossen, ohne Unterschied.	Für Kinder von 1—8 Jahren nur ½ Quantität.	Kinder unter 5 Jahren werden von dem Proviant für Erwachsene mit versorgt.

Digitized by Google

Antwerpen. Für alle Passagiere über 12 Jahre auf 90—100 Tage.	Rotterdam. Für alle Passagiere über 12 Jahre.	London. Für Passagiere über 14 Jahre auf 10 Wochen berechnet.	Ver. Staaten von Nordamerika.
7½ ℔ Schinken.	—	—	—
—	10 ℔	—	9 ℔
45 ℔ weiß	15 ℔	22½ ℔	13½ ℔
6 ℔	4 ℔	—	—
—	—	1 Ory.	—
40 ℔	30 ℔	9 ℔ Mehl 18 „ Reis	9 ℔ Mehl 9 „ Erbsen u. Bohnen 9 „ Reis
—	10 ℔	—	—
—	—	45 ℔	9 ℔
ca. 100 ℔ — 20 ℔	130 ℔ — 26 ℔	—	31½ ℔ — 6¼ ℔
—	—	4½ ℔	—
—	—	—	—
—	—	—	—
—	—	1¼ ℔	—
2 Litres — 1¾ Quart	2 Quart	—	1 Pint
2 ℔ Salz	2 ℔ Salz	4½ ℔ Zucker	—
—	—	—	—
105½ ℔	90⅛ ℔	122⁹/₇ ℔	64¾ ℔

Kinder unter 8 Jahren nur ½ Quantität. Kinder von 8-12 Jahren ¾ Quantität.

Kinder von 1-12 Jahren ⅔ Quantität.

Oder statt Hafermehl und Reis — Kartoffeln nach Verhältniß. 2 Kinder von 1 14 Jahren für 1 volle Person.

Digitized by Google

tion bescheinigt, oder auf seinen geleisteten Bürgereid schriftlich erklärt, daß das Schiff einen Zwischenhafen anlaufen und dort frisches Wasser einnehmen werde. Nicht minder kann für solche Reisen mit Genehmigung der Inspection das Quantum Fleisch auf 2 ℔ für die Woche und für die Person, sowie Speck in gleichem Verhältnisse herabgesetzt werden, wogegen dann aber der übrige Proviant, insbesondere der in §. 20 unter f und g aufgeführte, verhältnißmäßig erhöht werden muß.

§. 23.

Außerdem ist ein jedes solches Passagierschiff mit genügender Feuerung, sowie mit 5 ℔ Wachholderbeeren zum Räuchern im Zwischendecke und mit den zum Reinigen desselben erforderlichen Besen zu versehen.

§. 24.

Vor dem Abgange eines Schiffes mit Zwischendeckspassagieren muß dasselbe, sowie der für die Zwischendeckspassagiere bestimmte Raum und der sämmtliche Proviant nebst der übrigen Ausrüstung durch einen der damit beauftragten Besichtiger (§. 27) untersucht werden.

Die Untersuchung des Proviants erfolgt in der Weise, daß der Besichtiger den einen und andern Artikel nachsieht, aber auch berechtigt und nach Beschaffenheit der Umstände verpflichtet ist, die Vorräthe genauer zu prüfen und nachwägen zu lassen, auch die Verbesserung und Ergänzung etwaiger Mängel zu verlangen.

§. 25.

Der Abgang des Schiffs ist nicht eher gestattet, als bis die im §. 24 gedachte Untersuchung Statt gefunden und ein genügendes Resultat ergeben hat, auch darüber, so wie über die Tüchtigkeit des Schiffes und über die Räumlichkeit des Zwischendecks die vorschriftsmäßigen Bescheinigungen erlangt worden sind.

§. 26.

Die Bescheinigungen über die Tüchtigkeit des Schiffes und über den für die Zwischendeckspassagiere bestimmten und vor-

Digitized by Google

handenen Raum müssen, bevor die Passagiere an Bord gehen, die übrigen Bescheinigungen aber binnen 8 Tagen, von der Expedition des Schiffes angerechnet, der Inspection eingereicht werden.

§. 27.

Um die eine, wie die andere Bescheinigung zu erlangen, haben sich die Betheiligten an einen der von der Inspection zu bestellenden Besichtiger zu wenden, und denselben zu den erforderlichen Schritten und zur Ertheilung der nöthigen Bescheinigungen zu veranlassen.

§. 28.

Den Besichtigern ist für die Ausstellung solcher Bescheinigungen einschließlich der Vergütung für ihre vorgängigen Bemühungen zu bezahlen: wegen der in Bremerhaven liegenden Schiffe:

für eine Bescheinigung wegen Tüchtigkeit des Schiffes einschließlich der Angabe der Räumlichkeit des Zwischendecks (§. 18) . . . . . ℳ 1 = 36 ß,

für eine Bescheinigung wegen des Proviants „ 1 = 36 „

sonst aber der doppelte Betrag dieser Summe.

Sollten indessen das Nachsehen und Nachwägen des gesammten Proviants erforderlich werden, wozu der Capitain die nöthigen Mittel zu beschaffen hat, so wird dafür eine größere, von der Inspection nöthigenfalls festzusetzende Vergütung bezahlt.

§. 29.

Der Rheder oder Correspondent jedes zur Beförderung von Passagieren nach einem überseeischen Hafen bestimmten Schiffes hat der Inspection nachzuweisen, daß für den Fall, daß dem Schiffe auf der Reise vom Ausgangsplatze bis zu erfolgter Landung am Bestimmungsorte etwas zustoßen sollte, wodurch dasselbe an der Fortsetzung der Reise verhindert oder die Reise unterbrochen werden sollte, das Passagegeld sämmtlicher Passagiere, und zwar sowohl für die Cajüts-, als für die Zwischendeckspassagiere und außerdem für Jeden der-

Digitized by Google

ſelben eine auf zwanzig Thaler ſich belaufende Summe zur Verwendung ſtehe, um damit zunächſt die etwaigen Koſten der Rettung der Paſſagiere und ihrer Effecten und die Koſten ihres einſtweiligen Unterhalts, ſowie die zu ihrer Weiterbeförderung nöthigen Paſſagegelder und deren Verſicherung, ſowie die der Verwendungsgelder zu beſtreiten, ſodann auch wegen aller den bremiſchen Behörden für alle wegen der Paſſagiere in Folge des Unglücksfalls gemachten Auslagen, wofür ſonſt der Rheder oder Correſpondent perſönlich verhaftet iſt, Erſatz und Sicherheit zu leiſten, und endlich den Paſſagieren erweisliche Verluſte ſoviel thunlich nach Verhältniß zu erſetzen.

§. 30.

Dieſe Verbindlichkeit des Rheders und Correſpondenten tritt auch dann ein, wenn in Folge eines Befrachtungscontracts das Schiff für die in Frage ſtehende Reiſe einem Andern überlaſſen worden iſt, ſofern ſie nicht vom Befrachter übernommen worden iſt, welchenfalls Letzterer in alle Verpflichtungen des Rheders und Correſpondenten eintritt.

§. 31.

Zur Erfüllung der in den §§. 29 und 30 erwähnten Verbindlichkeit hat der darnach Verpflichtete den in §. 29 gedachten Betrag bei einer der hieſigen Aſſecuranz-Compagnieen oder bei zwei hieſigen ſoliden Privataſſecuradeurs, welche dann ſolidariſch für die Verſicherungsſumme verhaftet ſind, gegen alle und jede Gefahr verſichern zu laſſen, und mittelſt Einlieferung der Verſicherungs-Police der Inſpection für den in §. 29 erwähnten Fall zur Dispoſition zu ſtellen.

Ereignet ſich demnächſt ein Unglücksfall der gedachten Art, ſo iſt die Verwendung jenes Betrags nach Maßgabe der Beſtimmungen des §. 29 zu bewerkſtelligen, und daß Solches geſchehen, der Inſpection darzulegen, widrigenfalls Letztere ermächtigt iſt, ſelbſt den Verſicherungsbetrag zu erheben und zu verwenden.

Digitized by Google

§. 32.

Sollte jedoch eine solche Versicherung in einzelnen Fällen besonders schwierig zu erlangen sein, so bleibt es den Betheiligten unbenommen, den Betrag der Passage- und Verwendungsgelder bis zur Einlieferung einer Police oder Nachweisung der glücklichen Ankunft des Schiffes am Bestimmungsorte bei der Inspection zu deponiren und dessen Belegung bei der Discontocasse zu veranlassen.

§. 33.

Ereignet sich ein Unfall, wodurch eine Verwendung des versicherten Betrages nöthig wird, so ist eine Ergänzung desselben durch Nachversicherung, soweit dazu nach Maßgabe des §. 29 der frühere Versicherungsbetrag ausreicht, zu bewirken.

§. 34.

Nur für diejenigen Schiffe, mit welchen weniger als fünfundzwanzig Passagiere befördert werden, bedarf es einer solchen Versicherung nicht, wogegen aber derjenige, welchen sie obgelegen haben würde, falls die Zahl größer gewesen wäre, persönlich in die in §. 29 erwähnte Verbindlichkeit tritt und für den dort bestimmten Betrag verhaftet ist.

§. 35.

Die Nachweisung der Versicherung und die Einlieferung der Police muß spätestens vor Ablauf von acht Tagen nach Expedition des Schiffes geschehen. Bis dahin bleibt der dazu Verpflichtete für den §. 29 erwähnten Betrag persönlich verhaftet.

§. 36.

Jeder Expedient eines Schiffes hat, soweit die Vorschriften dieses Gesetzes bei ihm zur Anwendung kommen, und sofern er den vorstehend gedachten Verbindlichkeiten noch nicht nachgekommen ist, bevor die Passagiere an Bord gehen, der Inspection eine auf seinen Bürgereid auszustellende Declaration einzureichen, dahin gehend,

daß er gewissenhaft Sorge getragen habe, um das Schiff nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften mit der vor-

Digitized by Google

geschriebenen Quantität gesunder, guter Lebensmittel, Wasser und sonstiger Ausrüstung auf ..... Wochen gehörig zu versehen,

daß ferner das von den Passagieren gezahlte Passagegeld nebst zwanzig Thaler Verwendungsgeldern für Jeden derselben nach Maßgabe des Gesetzes versichert sei oder zeitig versichert, auch die darüber auszfertigende Police der Inspection zeitig eingehändigt werden solle,

daß endlich sich seines Wissens unter den Passagieren dieses Schiffes keine Personen befinden oder wissentlich befördert werden sollen, welche der Strafe für begangene Vergehen oder Verbrechen zu entgehen suchen, oder von europäischen Straf- oder Armenanstalten weggeschickt werden sollen, oder welche sich ihrer gesetzlichen Militärpflicht in einem deutschen Bundesstaate zu entziehen suchen.

§. 37.

Rücksichtlich der sämmtlichen Bestimmungen dieses Gesetzes werden übrigens Kinder unter Einem Jahre überall nicht mitgerechnet.

§. 38.

Uebertretungen der bevorstehenden gesetzlichen Bestimmungen ziehen folgende Strafen nach sich:

a. Die Annahme oder Beförderung von Zwischendeckspassagieren vor geleisteter und genehmigter Caution (§. 1 u. 2) eine Geldstrafe bis zu Funfhundert Thalern.

b. Die Nichtbefolgung des §. 3 über die Annahme von Passagieren und die Ankündigung von Schiffen, des §. 4 über die unbefugte Vermittlung, des §. 5 über die Verpflichtung der Schiffsmäkler, des §. 6 über die Aufnahmescheine, des §. 7 über die Zuweisung und Verleitung von Passagieren u. s. w., der §§. 9 und 10 über die unstatthafte Beförderung gewisser Personen, der §§. 11 bis 14 über die Aufnahme und Einreichung eines Verzeichnisses der Passagiere nach Maßgabe des

Digitized by Google

Gesetzes, sowie der in §. 36 gedachten Declarationen eine Geldstrafe bis zu Fünfzig Thalern.

c. Die Ueberschreitung der im §. 16 vorgeschriebenen Zahl der Passagiere für jeden zu viel verschifften Passagier eine Geldstrafe vom einfachen bis zum dreifachen Betrage des durchschnittlichen Passagepreises.

d. Die Versäumung der in den §§. 19 bis 34 incl. enthaltenen Verpflichtungen wegen Tüchtigkeit des Schiffes und wegen der vorschriftsmäßigen Ausrüstung und Verproviantirung desselben, sowie wegen Erlangung der erforderlichen Bescheinigungen und Beschaffung der Versicherung, eine Geldstrafe bis zu Fünfhundert Thalern.

e. Die Versäumung der rechtzeitigen Einreichung der nach §§. 16 und 35 erforderlichen Bescheinigungen, Declarationen und der Versicherungspolice eine Geldstrafe bis zu Fünfzig Thalern; sowie

f. die Nichtbeachtung der Vorschriften des §. 18 wegen Einrichtung des Schiffes eine Geldstrafe bis zu Fünfzig Thalern.

Bei wiederholter Uebertretung der Vorschriften dieses Gesetzes können die angedrohten Geldstrafen bis zu dem doppelten Betrage derselben erhöht, auch bei vorhandenem Unvermögen in Gefängnißstrafen von angemessener Dauer verwandelt werden. Verletzungen des Bürgereides unterliegen außerdem der gesetzlichen Bestrafung.

§. 39.

Die Bestimmungen dieses Gesetzes gelten nicht nur für alle Seeschiffe, welche mit Passagieren von Vegesack und Bremerhaven abgehen, sondern umfassen auch, soweit sie nicht speciell auf diese Plätze sich beziehen, diejenigen Fälle, wo die Annahme und Beförderung der Passagiere mit einem bremischen Schiffe, oder von einem bremischen Expedienten geschehen und die Einschiffung der Passagiere für die Seereise zwar nicht in einem der genannten Häfen, aber doch von der Weser erfolgen soll. Geschieht die Ein-

Digitized by Google

schiffung nicht auf der Weser, sondern in einem entfernten Hafen, so muß die Beförderung dahin in dazu geeigneten und gehörig verproviantirten Schiffen geschehen, und kommen alsdann auch die Vorschriften der §§. 29 bis 35 incl. wegen der Versicherung sowohl für die Fahrt von der Weser nach jenem Hafen, als für die Seereise zur Anwendung.

§. 40.

Die Inspection der Mäkler ist beauftragt, die genaue Befolgung dieses Gesetzes zu beachten, die zu dessen Aufrechthaltung in eiligen Fällen nöthigen vorläufigen Verfügungen zu treffen, und bei etwanigen Uebertretungen erforderlichen Falls das Einschreiten der zuständigen Behörden zu veranlassen, wie auch Differenzen, welche zwischen einzelnen Schiffspassagieren selbst, und zwischen diesen und den Expedienten oder Schiffsmäklern oder sonstigen Personen entstehen möchten, soviel thunlich in gütlichem Wege auszugleichen.

Außerdem sind die Aemter Vegesack und Bremerhaven angewiesen, die Befolgung der Vorschriften dieses Gesetzes in ihren Amtsbezirken zu beachten, die Abstellung sich zeigender Mängel und Beschwerden thunlichst zu bewirken, und darüber auf Erfordern der Inspection zu berichten.

§. 41.

Dieses Gesetz tritt mit dem 15. April 1849 in Kraft, und sind damit alle bisher publicirten Vorschriften, soweit sie die Annahme oder Beförderung von Schiffspassagieren betreffen, aufgehoben.

§. 42.

Alle Schiffsexpedienten und Schiffsmäkler werden hierdurch aufgefordert, falls sie sich bei ihrem Geschäftsbetriebe mit Schiffspassagieren, insbesondere mit Auswanderern, auswärtiger Agenten bedienen, diese von dem Inhalte des gegenwärtigen Gesetzes unverzüglich in Kenntniß zu setzen, und ihnen die ge-

Digitized by Google

naue Beachtung der sie berührenden Bestimmungen zur Pflicht zu machen.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats vom 7. und bekannt gemacht am 9. April 1849.

Obrigkeitliche Bekanntmachung

eines die Beförderung von Schiffspassagieren betreffenden Regulativs.

In Betreff der wegen Beförderung von Schiffspassagieren bestehenden Vorschrift erläßt der Senat für einige besondere Verhältnisse im Interesse der Auswanderer auf den Antrag der Handelskammer und nach erfolgter Vernehmung des Kaufmannsconvents hiemit das folgende

Regulativ.

I.

In Rücksicht auf die größere Bequemlichkeit und Annehmlichkeit, welche es für die Auswanderer mit sich führt, wenn sie nicht eher am Bord des für sie bestimmten Seeschiffes beherbergt und beköstigt werden, als bis alle zur Reise erforderlichen Einrichtungen hergestellt sind und das Schiff völlig segelfertig ist, bis dahin aber für ihre Herberge und Beköstigung am Lande Sorge getragen wird, wird zur Förderung dieses Zweckes hiedurch festgesetzt:

1) Diejenigen Seeschiffe, welche ihre Passagiere nicht eher, als am Tage vor dem Antritt ihrer Reise aus dem Hafen zu Bremerhaven an Bord nehmen und nicht eher an Bord beköstigen, auch bis dahin von dem für diese Passagiere angeschafften Proviant Nichts verbraucht oder anderweitig benutzt haben, sind befugt, sich in demselben Verhältnisse, wie im §. 20 der die Beförderung von Schiffspassagieren betreffenden Verordnung

Digitized by Google

vom 9. April 1849 vorgeschrieben ist, um eilf Tage weniger zu verproviantiren.

Diese Bestimmung findet indeß auf das, für jeden Passagier mitzunehmende Wasser keine Anwendung, und darf also das in jener Verordnung §. 20 festgesetzte Quantum niemals verringert werden;

2) für alle solche Schiffe, welche von dieser Befugniß Gebrauch gemacht haben, tritt die Vorschrift des §. 21 der erwähnten Verordnung, hinsichtlich der Ergänzung des Proviants, schon nach sechs Tagen, nachdem der für die Passagiere bestimmte Proviant angebrochen worden, in Wirksamkeit;

3) diejenigen Schiffsexpedienten, welche von der unter I gedachten Befugniß Gebrauch machen wollen, sind verpflichtet, dies den amtlich angestellten Besichtigern und zwar jedesmal vor der Besichtigung des Proviants schriftlich anzuzeigen, so wie auch in ihrer, zufolge §. 36 der Verordnung vom 9. April 1849 auszustellenden Declaration zu bescheinigen, daß demgemäß von ihnen verfahren sei;

4) den Besichtigern liegt ob, auf die genaue Befolgung der vorstehenden Bestimmungen zu achten, auch jedesmal in den von ihnen auszustellenden Proviantscheinen zu bemerken, ob die Verproviantirung nach Vorschrift des §. 19 der mehrgedachten Verordnung, oder in Gemäßheit der vorstehenden Bestimmungen geschehen sei.

II.

Die nach §. 29 der Verordnung vom 9. April 1849 für jeden Schiffspassagier mit zwanzig Thalern zur Verwendung zu haltende Summe wird hierdurch bei allen Reisen nach einer Gegend über Cap Horn oder Cap der guten Hoffnung hinaus auf dreißig Thaler für jeden Schiffspassagier erhöht.

III.

Die Schiffsexpedienten sind verpflichtet, in allen Fällen — ohne Unterschied, ob sie lediglich nach Vorschrift der Verordnung

Digitized by Google

vom 9. April 1849 ausgerüstet, oder etwa von der durch das gegenwärtige Regulativ ihnen eingeräumten Befugniß Gebrauch gemacht haben — ein Verzeichniß der angeschafften Lebensmittel und sonstigen Ausrüstung nach einem gedruckten, die einzelnen Gegenstände specificirenden Formulare vor der Besichtigung den amtlich angestellten Besichtigern einzureichen und von diesen nach befundener Richtigkeit unterschreiben zu lassen.

Solche Formulare sind in der Buchdruckerei von Carl Schünemann, zweite Schlachtpforte Nr. 7, vorräthig.

Indem der Senat eine sorgfältige Beachtung des gegenwärtigen sofort nach geschehener Publikation in Kraft tretenden Regulativs allen Betheiligten zur Pflicht macht, bringt er zugleich zu öffentlicher Kunde daß die Besichtiger berechtigt und nach Beschaffenheit der Umstände verpflichtet sind, darüber sich eine genügende Sicherheit zu verschaffen, daß die für die Passagiere vorgeschriebene Ausrüstung ausschließlich für diese bestimmt, mithin für die Schiffsmannschaft außerdem hinlänglicher Proviant und sonstiger Bedarf an Bord gebracht sei.

Beschlossen Bremen in der Versammlung des Senats am 3. und bekannt gemacht am 5. März 1852.

Das Auswandererhaus in Bremerhaven.

Begonnen im April 1849 auf einem etwa 32,000 []Fuß großen, zwischen dem Hafen und dem Landungsplatze der Dampfschiffe gelegenen Platze, wurde dasselbe im April des folgenden Jahres vollendet; es hat 177 Fuß Fronte, 110 Fuß Tiefe und besteht aus einem Frontgebäude und zwei durch einen 90 Fuß langen verdeckten Gang verbundenen Flügeln. Das Souterrain wird durch die Küche, mit einem Dampfapparat, um 3500 Portionen Essen zugleich zu kochen, und durch die großen und trocknen Lagerräume ausgefüllt, in denen sämmtliche Effecten der dort Wohnenden aufbewahrt werden.

Digitized by Google

In der Mitte des Gebäudes ist die völlig ihrem Zwecke entsprechende Kapelle, in welcher abwechselnd protestantischer und katholischer Gottesdienst gefeiert wird. Zu beiden Seiten im Parterre befinden sich die Büreaus, Wohnungen des Oekonomen, des Predigers und Inspectors, die Krankensäle mit 35 Betten, Zimmer zur Speisung von Matrosen und die übrigen Restaurations- und Speisezimmer.

Neun Logirsäle, jeder 60 Fuß lang, 40 Fuß breit und 12 Fuß hoch, füllen den obern Stock aus. In deren Mitte ziehen sich in zwei Abtheilungen übereinander 7 Fuß hohe Schlafstellenverschläge entlang, welche Trennung der Familien und Geschlechter ermöglichen und dem Auswanderer Veranlassung geben durch vorläufige Versuche sich seinen Schlafapparat für das später zu beziehende Zwischendeck möglichst bequem einzurichten. An den Seiten der Säle ist für Tische und Bänke gesorgt; vor jedem Saal befindet sich ein kleinerer Raum zum Waschen, wodurch die Reinlichkeit befördert wird. An Heizung in der kälteren Jahreszeit, sowie an Erleuchtung Abends und Nachts, ist hinreichend gedacht worden. In jedem Saale sorgt ein besonderer Aufseher dafür, daß die Bewohner ihre rechtmäßigen Ansprüche befriedigt erhalten, sowie daß Anstand und Reinlichkeit beobachtet wird.

Druckpumpen treiben das Wasser in alle Theile des Hauses; diese Einrichtung, sowie die aus Sandstein gebauten Treppen, schützen gegen Feuersgefahr. Zum Waschen der Kleidungsstücke dient ein eigenes Waschhaus, zum Trocknen derselben die geräumigen Böden.

Der Preis für einen Tag und eine Nacht Aufenthat beläuft sich Alles in Allem auf 15 Grote. Die Nahrung ist einfach, aber kräftig und gesund.

Digitized by Google

Namen der Schiffe.	Capitains.	Anzahl d. Passag.	Datum der Ankunft.	Reise-tage.
...eanus	*R. C. Schumacher jun.*	124	Octbr. 24	65
...gnet	*G. Haesloop*	98	- 25	66
...ementine	*J. Kühlke*	142	- 30	55
...no	*B. Baak*	193		
...henstauffen	*C. Lamke*	177	Novbr. 18	59
...anderer	*D. Raschen*	118		
...na Elise	*H. G. Schweichel*	95		
...ptun	*C. P. Deetjen*	172		
...W. Buddecke ...	*C. G. Clodius*	133		
...no	*D. Edzard*	104		

Nach Indianola.

...o	*G. Braue*	92	Novbr. 9	82
...xas	*D. Rabe*	177	- 2	70
...ana	*J. D. Hein*	185	Octbr. 31	55
...n Vinke	*F. Harde*	135		

.....	125 Schiffe	mit **19,005**	Passagieren.
.....	10 Dampfschiffe . .	**737**	„
.....	29 Schiffe	„ **5,494**	„
...s	32 „	„ **8,360**	„
...ia	10 „	„ **716**	„
...S/C.	2 „	„ **158**	„
.....	12 „	„ **1,511**	„
	220 Schiffe	mit **35,981**	Pasaagieren.

...ap d. g. Hoffnung) ...	1 „	„ **4**	„
...ide (Südaustralien) ..	1 „	„ **258**	„
...isco (Californien) ...	4 „	„ **17**	„
...u)	5 „	„ **1,161**	„
...(de Nicaragua)	3 „	„ **61**	„
.....	1 „	„ **6**	„
...e do Sul (Brasilien)	1 „	„ **5**	„
Total 236 Schiffe		mit **37,493**	Passagieren.

Digitized by Google

93	...e-Verein.	235	191
94		236	71
95	...overman & Co.	237	158
96	...will & Upmann.	238	160
97	...Gruner & Söhne.	239	36
98	...nge Sohns Wwe. & Co.	240	96
99	...offschläger & Co.	241	48
100	... & Co.	242	43
101		243	133
102	...uckwitz.	244	232
103	...A. Fritze & Co.	245	116
104	...s & Schumacher.	246	154
105	... W. Iken & Co.	247	vacat
106	... & C. Primavesi.	248	200
107	... W. Iken & Co.	249	148
108		250	129
109	...hs&Claussen in Bremerhaven.	251	vacat
110	...nnes Tideman.		
111	... Wätjen & Co.		
112	...alleer in Vegesack.		
113	...nnes Tideman.		
114			
115	...mann & Leisewitz.		
116	...midt.		
117	... Wätjen & Co.		
118	...alleer in Vegesack.		
119	... Kalkmann & Co.		
120	... W. Iken & Co.		
121	... F. Ulrici in Bremerhaven.		
122			
123	...e & Grave.		
124	...midt.		
125	...elchers & Co.		
126	...meister & Ries.		
127	... Meier & Co.		
128			
129	...r. Gruner & Söhne.		
130	... & Co.		
131	...ain.		
132	...elius & Sohn.		
133	...e & Grave.		
134	... Stucken & Sohn.		
135			
136	...chröder Fr. Sohn.		
137	... Meier & Co.		
sack. 138	... Wichelhausen & Co.		
139	... Wätjen & Co.		
140	...uckwitz.		
aven. 141	...elius & Co.		
142			

...78 Barksch...d 1 Kuff. 228 verschiedene Schiffe sind ...einen Met... 183, 199, 214, 238, sind eisenfest, von ...den Chron...

Digitized by Google

da

as

Digitized by Google

das Jahr 1853.

Namen der	Wohnort	Nachweisung en-	der hl.

as Jahr 1853.

Namen der *Rheder* und *Correspondenten.*	Wohnort **derselben.**	Nachweisung *Flaggen-Nr.*	siehe	*Nr. der Anzahl.*
Capitain	Rönnebeck.	14	siehe	7
J. Christoffers	Blumenthal.	15	-	20
Capitain	Fähr.	16	-	5
Capitain	Rekum.	17	-	18
Capitain	Rekum.	18	-	4
Capitain	Flethe.	19	-	9
M. H. Michelsen & Capitain .	N. Rönnebeck.	20	-	vacat
J. Mohrmann Söhne	Wremen.	21	-	vacat
Capitain	Farge.	22	-	vacat
J. Fuhrhoff & Cons.	Grohn.	23	-	vacat
		24	-	13
		25	-	6

des Jahrs 1 nach auswärts verkauftes Schiff von 90 last,

Digitized by Google

Digitized by Google

image
not
available

Digitized by Google

image
not
available

Digitized by Google